А. ТАНЯЕВ.

ОЧЕРКИ ПО ИСТОРИИ ДВИЖЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ В РЕВОЛЮЦИЮ 1917 ГОДА (ФЕВРАЛЬ-ОКТЯБРЬ)



ИСТПРОФТРАН. ИЗДАНИЕ ЦКЖ-Д
МОСКВА 1925 ЛЕНИНГРАД

А. ТАНЯЕВ

ОЧЕРКИ ДВИЖЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ В РЕВОЛЮЦИЮ 1917 г.

(Февраль—Октябрь)

„ИСТПРОФТРАН“
Издание ЦКЖД
МОСКВА—ЛЕНИНГРАД
1925



Отпечатано
в типографии Морск. Ведомства,
зд. Главн. Адмиралтейства.
Тираж 10000 экз.—11 л.
Ленинградский Гублит № 8202.



ВВЕДЕНИЕ.

Железнодорожники занимают довольно видное место в истории русского революционного движения. Достаточно указать на важную роль железнодорожников во всеобщей октябрьской забастовке 1905 г. и на решающее значение их позиции для исхода борьбы в дни октябрьского переворота 1917 г., чтобы ясно увидеть, какое действительно не маловажное место занимает в истории русской революционной борьбы движение железнодорожников.

Их движение имеет особые характерные черты, отличающие его от движения промышленного рабочего. Это отличие обусловливается, прежде всего, социальным составом железнодорожников.

Кажется, ни в какой другой группе трудящихся нет такого множества разнородных профессий и специальностей, такого различия в социальном положении между отдельными группами, как в среде железнодорожников. Говоря о металлистах, кожевниках и т. д., мы имеем в виду довольно однородные по своим профессиям и социальному положению группы рабочих. Нельзя того же сказать о железнодорожниках. Здесь, наряду с чистым пролетарием—рабочими-металлистами депо и мастерских, имеются громадные полупролетарские слои рабочих и служащих специальных железнодорожных профессий (сторожа, стрелочники, проводники и т. д.) и, наконец, не менее значительный мелкобуржуазный слой низших и средних служащих, а также административно-технический персонал. Как нигде, пролетарский состав железнодорожников разбавлен и подавлен полупролетарскими и мелкобуржуазными элементами.

По данным переписи 1918 г., % служащих к общему числу рабочих, занятых в промышленности, равнялся 8,4% [1]), а на транспорте он повышается до 16,8% [2]), причем сюда не входит большой слой „служителей", который

[1]) Всероссийская промышленная и профессиональная перепись 1918 г. Центральное Статистическое Управление, Москва, 1920 г.

[2]) А. Г. Рашин—«Численность и состав работников железнодорожного транспорта к концу 1920 г.». Госиздат, 1921 г.

автором указанной в сноске работы отнесен к рабочим, с чем можно согласиться лишь с большой натяжкой. Процент этого слоя составлял около 20 всех работающих на железных дорогах. К тому же, в России громадное большинство железнодорожников связано с деревней и мелкой собственностью, являясь в экономическом смысле мелкой буржуазией. Поэтому, если своим пролетарским крылом—рабочими депо и мастерских—железнодорожники непосредственно связаны общностью интересов со всем рабочим классом, то другим крылом они сближаются с мелкой буржуазией и неуловимыми переходами сливаются с ней.

Говоря о составе железнодорожников в революцию 1917 г., нельзя обойти молчанием влияние войны 1914 г. на его изменение.

Война 1914 г. значительно понизила качественный состав рабочего класса, главным образом, вследствие значительного развития в промышленности труда женщин и подростков, заменявших мобилизованных на войну рабочих мужчин. Последний факт имел весьма слабое влияние на состав железнодорожников.

Так, по данным всероссийской промышленной переписи 1918 г. процент участия женщин в промышленности был равен 40,6, подростков—8,1,—на транспорте же он составлял всего лишь 3 для женщин и 3,9 для подростков. Изменение качественного состава железнодорожников за годы войны шло в другом направлении. Милитаризация же железных дорог наряду с предприятиями, работающими на оборону, явилась во время войны местом для массового укрывательства от войны и т. д.

Состав железнодорожников в результате этого был сильно разбавлен деклассированными мелкобуржуазными элементами. С другой стороны, милитаризация взяла всю железнодорожную массу рабочих и служащих в такие железные тиски, что весь более или менее активный, беспокойный, протестующий элемент откомандировывался в наказание в армию.

Качественный состав железнодорожников, бывший и без того в политическом и социальном отношении низким, еще более понизился за время войны.

Все это накладывало свой особый отпечаток и на характер и на форму самого движения железнодорожников в 1917 г.

В русской революции последнее может служить классическим примером мелкобуржуазных тенденций в рабочем движении со всеми их недостатками: подчинением влиянию буржуазной идеологии, корпоратизмом, цехов-

щиной, отсутствием ясно выраженной классовой борьбы с неизбежными уклонами к анархизму и синдикализму.

В то же время, движение железнодорожников служит не менее ярким образцом того, как, по мере развития и обострения классовой борьбы, в нем начинает постепенно преобладать пролетарская точка зрения над мелкобуржуазной. Борьба этих двух тенденций в движении железнодорожников является в сущности борьбой мелкобуржуазной и пролетарской частей за влияние на громадную по своей численности и значению, полупролетарскую массу железнодорожников.

Весь 1917 год заполнен этой борьбой. Период от февраля к октябрю является для движения железнодорожников периодом медленного, чрезвычайно нерешительного, неуверенного высвобождения от господствовавших почти безраздельно в первые месяцы революции мелкобуржуазных иллюзий и предрассудков в их экономической и политической борьбе.

Этот процесс происходил тем скорее и решительнее, чем больше массы, на опыте своей повседневной борьбы, уяснили себе неспособность буржуазии и, в частности, Временного Правительства в обстановке войны и революции организовать народное хозяйство, вывести страну из тупика хозяйственной разрухи и, тем самым, обеспечить сносные материальные условия их существования.

Для железнодорожников этот факт имел то последствие, что, по мере развития процесса, руководящая роль и влияние в движении переходили от мелкобуржуазных верхушек служащих к пролетарскому ядру железнодорожников.

Такой путь развития движения находился в тесной связи с развитием всей классовой борьбы во второй русской революции.

Период от февраля к Октябрю был перерастанием буржуазно-демократической революции в социалистическую, переходом от борьбы рабочего класса за улучшение своего материального положения к своему политическому и экономическому господству — диктатуре пролетариата, как единственному выходу из той экономической катастрофы и голода, которые грозили ему гибелью. „Война неумолима", — писал В. И. Ленин накануне Октябрьского переворота,—„она ставит вопрос с беспощадной резкостью: либо погибнуть, либо догнать передовые страны и перегнать их также экономически... погибнуть или на всех парах устремиться вперед,—так поставлен вопрос историей" (В. И. Ленин. Собрание сочинений, т. XIV, часть 2, стр. 213). Октябрь был таким ответом на поставленный

историей вопрос. Разрешить его в такой форме мог лишь рабочий класс, ведущий за собой полупролетарские и мелкобуржуазные слои трудящихся. В отношении движения железнодорожников, такую роль выполнили рабочие депо и мастерских.

Все это наложило особый отпечаток на характер и форму движения железнодорожников в 1917 г.

ГЛАВА I.

Экономическое и правовое положение железнодорожников накануне февральской революции.

Война с ее последствиями, ростом дороговизны и т. д. отразилась весьма неблагоприятно на экономическом положении железнодорожников, хотя заработная плата их за время войны несомненно повысилась, но степень этого повышения сильно отставала от роста дороговизны.

Сопоставим движение заработной платы с ростом цен на продукты продовольствия.

Согласно данным, опубликованным Управлением делами особого совещания по продовольственному делу, цены по Москве в декабре 1913—15 г. изменились следующим образом:

	1913	1914	1915
Мука ржаная обдирная .	100	131,9	192,8
„ пшеничная	100	107,9	165,1
Крупа гречневая	100	162,1	221,0
Мясо	100	95,3	122,3
Сахар	100	109,6	138,2
Масло соленое	100	129,8	274,4
Соль	100	107,7	188,5
В среднем . .	100,0	120,6	186,0

Для всего 1915 г. в среднем, беря среднюю арифметическую из декабрьских цен 1914 и 1915 гг., мы получаем повышение цен на 53,3% (С. Н. Прокопович—„Война и народное хозяйство". Москва. 1917 г., стр. 146).

В то же время, заработная плата железнодорожников повысилась в среднем к 1916 г. на 30—40% путем выдачи специальных военных прибавок на дороговизну к основному заработку, оставшемуся за время войны неизменным. Для 1915 г. этот % прибавок был меньше по крайней мере на 1/3. Таким образом, заработная плата в 1915 г. повысилась на 20—25% в то время, как продукты первой необходимости вздорожали на 53,3%. В результате номинальный рост заработной платы не мог остановить падение реальной заработной платы.

Вот таблица, показывающая движение реальной заработной платы за время войны на железных дорогах.

	1913	1914	1915	1916
Средний заработок по сети	34,4	34,8	25,5	18,7
Тоже в %% по отношению к 1913 г. по всей сети	100,0	101,2	77,0	48,0

(„Материалы по статистике"—выпуск 13, Москва, 1923 г. Мовнин—„Обзор движения заработной платы", стр. 21).

Ясно, что автором этой таблицы не были включены прибавки на дороговизну, которые составляют, как мы уже отмечали, 30—40% основного заработка. Но и в этом случае факт падения реальной заработной платы все же остается. Падение реальной заработной платы рабочих, занятых в промышленности, если и наблюдалось, то в значительно меньшем размере. По данным фабричной инспекции за те же годы, месячный заработок фабрично-заводских рабочих в России изменялся следующим образом (в товарных рублях по бюджетному индексу):

1913 г.	1914 г.	1915 г.	1916 г.
220	213	206	212

(С. Г. Струмилин—„Заработная плата и производительность труда в русской промышленности в 1913—1922 г.", стр. 6).

Для большей наглядности, сопоставим изменение среднего месячного заработка металлистов (по данным фабричной инспекции) с соответствующим изменением его у рабочих депо и мастерских.

	Металлисты.		Рабочие депо и мастерских.		Примечание.
	Номинальный.	Реальный.	Номинальный.	Реальный.	
1916 . . .	78,6	38,7	64,2	31,6	Взято из материалов комиссии Плеханова, разработанных ею на основании сведений, представленных 16 частными ж. д.

Таким образом, труд железнодорожников накануне февральской революции оплачивался ниже, чем соответствующий труд в промышленности.

Даже царское правительство принуждено было обратить внимание на этот факт. 3 февраля 1917 г. Министр Путей Сообщений Трепов в своем докладе Совету министров о необходимости увеличения оплаты труда некорых категорий служащих писал, что „большая часть их (железнодорожников.—А. Т.) относится к числу лиц малосостоятельных, причем нормальные оклады их содержания, по крайней мере, у трех четвертей всего числа, не превосходят прожиточного минимума (850), установленного законом о подоходном налоге. Расходный бюджет такого рода служащих состоит, главным образом, из расходов на пропитание и одеяние, почему для них возраставшая в течение 1916 г. дороговизна продуктов питания и первой необходимости оказывается особо ощутительной. При наличии таких обстоятельств должна была накопиться целая категория таких насущных потребностей, которую железнодорожные агенты не могли удовлетворять за недостаточностью средств".

В связи с этим ухудшением материального положения, среди железнодорожников наблюдалось сильное волнение и недовольство.

В том же докладе Министр Путей Сообщения Трепов, сообщая об этом, указывал: „Тревожность настроения подтверждается также секретными сообщениями органов Министерства Внутренних Дел". Правовое положение железнодорожников довольно заметно отличалось от других групп трудящихся. При общем бесправии оно, как это не странно на первый взгляд, было еще более ограничено даже по сравнению с положением фабрично-заводских рабочих.

Царское правительство, принужденное под давлением рабочего класса легализовать в известной узкой сфере рабочее движение, не допускало на железных дорогах и этой минимальной свободы самодеятельности и организованности.

Во всем рабочем законодательстве царского правительства рабочие и служащие как частных, так и казенных железных дорог, неизменно выделялись в особую группу, на которую не распространялось его действие.

Две наиболее значительные меры из всего того, что было сделано в этой области,—закон 4 марта 1906 г. о профессиональных союзах и закон 23 июня 1912 г. о страховании рабочих от болезни и несчастных случаев,—при всем их несовершенстве и ярко выраженном полицейском характере обходили рабочих и служащих железных дорог.

Взамен этого правительство насаждало на железных дорогах разного рода культурно-просветительные и экономические организации (пенсионные, сберегательные кассы и проч.) казенно-благотворительного характера.

Этим самодержавие изолировало железнодорожников от общепролетарского движения.

И то движение, которое возникло вокруг профессиональных организаций и больничных касс, послуживших хорошей школой политической и классовой борьбы для русского рабочего класса, проходило мимо, не задевая железнодорожную массу. Но более того,—самодержавно-полицейский режим давал себя весьма остро чувствовать непосредственно в сфере служебно-производственной работы. Являясь владельцем большинства железных дорог (71%), взяв под непосредственный контроль дороги частных обществ, самодержавие внесло в управление их все приемы своего режима.

Жандармское отделение и департамент полиции были непосредственно причастны к делу насаждения этого режима. Они были введены вполне открыто и официально в общую схему управления, как необходимые составные части железнодорожного аппарата. Официально говорилось: „в целях обеспечения нормального хода работы транспорта"... А в действительности они служили, главным образом, фильтром против проникновения на железные дороги революционных и политически-неблагонадежных элементов. Насколько господство жандармского отделения было неограничено, видно хотя бы из того, что ни один человек не мог быть принят на службу на железных дорогах без разрешения жандармской полиции.

Поступающий на службу обязан был лично явиться в ее отделение, и последнее могло его в любое время уволить без всякого об'яснения причин „по соображениям государственной безопасности".

Отсюда понятно, насколько были зависимы железнодорожные рабочие и служащие от жандармской полиции.

Зависели от нее и высшие служащие, особенно администрация. Но эта зависимость была иного характера. Первая основывалась на вынужденном подчинении. Последняя, как общее правило, носила харктер-добровольного сотрудничества. Без преувеличения можно сказать, что высшие служащие, а особенно администрация железных дорог, были фактически простыми агентами жандармского отделения, поскольку дело не касалось чисто технической стороны управления.

Еще более усилилось значение жандармских отделений после революции 1905 года.

Громадная роль, которую сыграли железнодорожники во всеобщей октябрьской забастовке 1905 г., заставила самодержавие обратить особенное внимание на железные дороги.

Реакция, наступившая в 1907 г., всей силой репрессий обратилась против железнодорожников.

Отражением этой общеполитической реакции 1907—14 г.г. на железнодорожном транспорте была так называемая „рухловщина". С нею связано увеличение до крайних пределов власти жандармских отделений и департамента полиции, громадная чистка железнодорожных служащих и рабочих по политическим и национальным мотивам, соответствующий подбор новых служащих, предпочтительный прием на службу членов „союза русского народа", „Михаила Архангела" и, наконец, официальное покровительство и насаждение указанных черносотенных организаций.

Политика рухловщины проводилась с неослабленной последовательностью вплоть до февральской революции. Как частный образец этой политики, может служить распоряжение Министра Путей Сообщения Трепова, сменившего Рухлова. Когда в конце 1915 г. собрался с'езд союза русского народа, Трепов циркулярно по всей сети распорядился, чтобы не чинились никакие препятствия к посылке делегатов на этот с'езд.

Таково в общих чертах материальное и правовое положение железнодорожников накануне февральской революции.

Помимо обще-политических условий, оно усиливало недовольство среди железнодорожников существующим режимом.

Нужен был толчек, чтобы произошел взрыв, чтобы недовольство вылилось в массовое движение. Февральская революция и была этим толчком.

ГЛАВА II.

Первые шаги движения.

Всеобщий политический подъем, охвативший страну после февральско-мартовского переворота, не прошел мимо железнодорожных рабочих и служащих. Он глубоко всколыхнул их, захватив самые отсталые низовые слои. С первых же дней движение приняло необычайно широкий массовый характер.

Как и всюду в первый момент, движение масс сосредоточивается, главным образом, на уничтожении остатков самодержавно-полицейского строя и, в первую очередь, на смещении его наиболее ярких представителей. Для широких слоев железнодорожников это имело, как мы видели, особенно большое значение.

Непосредственно ощущаемый гнет самодержавия в лице жандармских отделений, особых комитетов и т. п. должен был в чрезвычайно острой форме поставить перед широкими массами железнодорожников борьбу с остатками этого строя у себя на транспорте. И накопившееся годами озлобление против унизительной зависимости каждого железнодорожника в его повседневной работе от жандармского отделения прорвалось в первые же дни с необычайной силой. По почину самих масс, без предварительного уговора, совершенно стихийно производились аресты, разоружение железнодорожной полиции и жандармов. Чистка железнодорожного аппарата от них была проделана быстро, основательно и весьма единодушно.

Дело не ограничивалось устранением личного состава. Массы шли дальше,—явочным порядком устранялось все, что было так или иначе связано с самодержавно-полицейским режимом на железных дорогах.

Наряду с этим, с первых же дней революции, по инициативе широких масс, началось устранение из своей среды отдельных служащих по политическим и моральным признакам. Все более или менее заметные члены черносотенных организаций были с работы удалены.

Это движение, главным образом, было направлено против высшей администрации, где были наиболее яркие

представители старой власти. Своими ли открытыми симпатиями к павшему строю, грубым ли отношением к низшим служащим, или, наконец, взяточничеством и казнокрадством,—но они восстановили против себя почти всю массу железнодорожных рабочих и служащих. Последние видели в них силу, глубоко враждебную себе.

Ломоносов, видный работник Министерства Путей Сообщения, в своих воспоминаниях приводит ряд очень характерных в этом отношении иллюстраций. Вот одна из них. В самый разгар переворота он спрашивал по телефону с Ник. ж. д.:

„А каково настроение служащих?“. „Все на стороне Думы,—отвечали ему,—но очень злы на Невежина (начальник дороги) и в особенности на Дьяконова (начальник движения). Можно ждать эксцессов“.

(Проф. Ю. В. Ломоносов—„Воспоминания о Мартовской Революции 1917 г.“, стр. 28, Стокгольм—Берлин, 1921 г.).

Движение это было стихийным проявлением классового инстинкта масс, их самозащитой от возможности возврата старого режима. И, поэтому, оно было понятно и близко по своим задачам самым отсталым слоям железнодорожников.

В одной из своих докладных записок Временному Правительству, Министр Путей Сообщения Некрасов, останавливаясь на этом факте, писал:

„Как ни печально это явление само по себе, железные дороги в этом отношении были сперва лишь увлечены тем общим стремлением оградить страну от опасности контр-революции, которая проявилась в большей или меньшей степени во всех областях государственного управления“ (А. О. Р. Канцелярия Совета Министров, Дело № 268, стр. 5—13).

К большому сожалению Министра Путей Сообщения Некрасова, железнодорожники проявили большое постоянство в такого рода „увлечении“. Вплоть до Октябрьского переворота смещение и устранение административных служащих ни на один момент не приостанавливалось. Но как ни была жизненно необходима задача чистки авгиевых конюшен железнодорожного аппарата, она в первый момент была лишь побочным действием пришедших в движение масс. Центр внимания занимали вопросы организации.

Распыленные по отдельным службам, оторванные друг от друга громадным расстоянием, железнодорожные рабочие и служащие естественно стремились, прежде всего, к об'единению для защиты своих экономических и правовых интересов.

Долго сдерживаемое стремление к об'единению прорвалось в дни февральской революции с такой силой, что самые задачи и цели об'единения оставались первое время недостаточно определенными и оформленными. Организационная горячка глубоко захватила массы. Каждая служба, каждая профессия или отдельная группа рабочих и служащих—наперерыв стремилась организоваться по своему,— одни по службам, другие по профессиям, третьи создавали общую организацию по территориальному признаку и т. д.

Стремление к организации так увлекло железнодорожные массы всей России, что в течение одного месяца, кажется, не осталось неорганизованной так или иначе ни одной дороги, ни одного района или профессии.

Из анкеты апрельской всероссийской конференции железнодорожников видно, что к этому времени почти на всех дорогах существовали районные комитеты и на большинстве дорог действовали уже и временные главные комитеты рабочих и служащих.

На первых же шагах об'единительного движения происходило переплетение самых различных взглядов на организацию железнодорожников: должна ли она быть только профессиональной или, в то же время, и политической, должно ли итти об'единение по службам, профессиям, или сразу в один общий союз по территориальному признаку и т. д.

В первый момент преобладает последняя форма организации. Это и понятно. Она была наиболее простой формой организации, в которую могло вылиться об'единение на первых же порах. Она наиболее отвечала моменту всеобщего упоения победой, когда социальные противоречия внутри железнодорожников прикрывались иллюзиями единства и общенациональной победы.

Строительство местных, районных комитетов и было первой волной, захватившей железнодорожников, и лишь впоследствии, под влиянием целого ряда причин, началась стихийно параллельная организация по профессиям.

Организация железнодорожников шла из центра к периферии. Первыми стали организовываться рабочие и служащие больших узлов: Москва, Петроград, Харьков и др. За ними спешили организоваться рабочие и служащие других станций. Они же брали на себя инициативу орга-

низации линии, связывая местные и районные комитеты в общедорожную организацию.

В первые же дни революции, когда массы еще только пришли в движение и не закончили организационной стройки, когда они еще были целиком поглощены узкоместными нуждами и интересами, в центре возникает мысль о возрождении Всероссийского Железнодорожного Союза 1905 г. 8 марта в Петрограде, по инициативе служащих Управления Рязано-Уральской ж. д., было созвано собрание уполномоченных от 26 железных дорог, главным образом, частных.

На собрании были представлены исключительно правленские служащие. На нем было избрано временное организационное бюро Всероссийского Союза Железнодорожников. Последнему не удалось сыграть роль об'единяющего центра. Эта роль перешла в руки железнодорожной комиссии, организованной при Исполнительном Комитете Петроградского Совета Рабочих Депутатов.

16 марта комиссия созвала первую конференцию петроградского железнодорожного узла, где и было сконструировано временное бюро по созыву Всероссийского С'езда Железнодорожников. В отличие от первого собрания на конференции были представлены и служащие линии, и рабочие депо и мастерских.

Как на первом собрании, так и на конференции и в железнодорожной комиссии Совета, преобладающую роль играют все те же мелкобуржуазные верхушки средних служащих и отчасти высших.

Поэтому, организация нового центра в сущности не носила враждебного характера по отношению к правленским служащим и совместная работа с ними считалась вполне необходимой. Противились лишь доминирующему положению их в деле организации союза. И не случайно, что оба центра выделили общее бюро по организаций Всероссийского Железнодорожного Союза.

Характерной чертой этого периода является то, что руководство движением попадает в руки мелкобуржуазных верхушек, служащих полукадетского направления, которые проявили в отношении всероссийского и дорожных об'единений железнодорожников большую организационную инициативу, чем массы.

И это не было случайным явлением—простого захвата или инициативы, а глубоко коренилось в общеполитической обстановке первых дней революции.

Единодушие, с которым самые различные общественные группы приняли свержение самодержавия, создавало в широких слоях населения иллюзию единства и общена-

циональной победы. Действительный, классовый характер совершившегося переворота был скрыт от сознания масс.

То же самое наблюдалось и среди железнодорожников. Как и всюду, разнородность социальных и политических интересов внутри их прикрывалась в первые дни всеобщим политическим под'емом.

Здесь это усугублялось еще и другим фактом, в связи с которым они сказались в среде железнодорожников с особой силой.

С февральско-мартовским переворотом в движение были втянуты самые отсталые низовые слои железнодорожников. Сотни тысяч политически не искушенных, полупролетарских, мещанских элементов железнодорожных служащих и рабочих были сразу подняты к активному участию в политической жизни. Они внесли в движение все свои типично обывательские предрассудки и всю свою политическую отсталость. Будучи по своему материальному положению и интересам ближе к пролетарской части железнодорожников, идейно они шли за ее мелкобуржуазной частью.

Эта волна обывательщины, поднятая переворотом, подавляла пролетарскую часть железнодорожников своей численностью.

При таких условиях, движение представляло наиболее благоприятную почву для распространения мелкобуржуазных взглядов на политику. В первую очередь, это сказалось в отношении к Временному Правительству. Среди масс железнодорожников были распространены представления о нем, как о народном, демократическом правительстве. Кажется, ни в какой другой части рабочего класса так много не возлагалось на него надежд в области организации труда и улучшения материального положения трудящихся, как среди железнодорожников. И такое „доверчиво-бессознательное отношение к политике буржуазии“, как характеризовал тов. Ленин это настроение широких масс первых дней революции, было господствующим среди широкой массы железнодорожных рабочих и служащих.

Внешне между мелкобуржуазными и полупролетарскими элементами создавалось единство взглядов и интересов. Это имело своим последствием значительное усиление в движении политического влияния мелкобуржуазных верхушек железнодорожных служащих, что подготовило, в свою очередь, руководящее положение их в союзном строительстве.

В их руках, как мы уже видели, находилась железнодорожная комиссия Совета и большинство дорожных ко-

митетов, от них же исходила инициатива организации Всероссийского Железнодорожного Союза.

И такому захвату руководства и почина широкие массы не противились. Напротив, сами зачастую охотно выдвигали их в различного рода руководящие органы союза.

Но нужно сказать, что преобладающее влияние им принадлежало, главным образом, в органах всероссийского и отчасти дорожного масштаба. Чем ниже от них, тем влияние их, в виде непосредственного руководства движением, становилось все меньше и меньше. В районных, а тем более в местных организациях, их руководство и влияние в непосредственной практике движения были совсем незначительны. В этом факте отразилось то своеобразное различие, которое делали массы между вопросами общего движения и своими местными. Что касается „высшей политики“, они охотно ее предоставляли мелкобуржуазным верхушкам служащих, но как только дело доходило до узко-местных нужд и интересов (увольнение нелюбимого начальства, удовлетворение каких-либо экономических требований)—массы становились сами в положение господ, обходясь без их помощи.

Узкие интересы своей колокольни, вплоть до отдельных корпораций и цехов, были чрезвычайно сильны среди железнодорожников. Как мы увидим ниже, это создало широкую основу для об'единения в узко-профессиональные союзы, параллельно общему движению.

Влияние мелкобуржуазных верхушек служащих должно было умеряться еще и тем фактом, что в первый период организационной стройки руководящее значение всероссийских и дорожных органов было вообще минимально. Движение масс в этот период, носившее преимущественно стихийный характер, мало поддавалось руководству сверху, а в большинстве случаев просто не считалось с ним.

Но, как бы то ни было, преобладающее влияние мелкобуржуазных верхушек служащих в руководящих органах всероссийского и дорожного масштаба все же не могло остаться бесследным для всего движения в целом. Оно в значительной мере определило его первоначальный характер и направление.

Основной чертой, характерной для деятельности почти всех руководящих союзных органов того времени, было стремление перевести движение с первых же его шагов с позиции классовой борьбы на позицию соглашения и сотрудничества с буржуазией. Все их усилия были направлены на проведение среди широких масс железнодорожников взгляда, что разрешение их социальных и экономических требований возможно без борьбы, путем согла-

шения и тесного сотрудничества с буржуазным Временным Правительством. В этих целях они широко пользовались всеми заявлениями и обещаниями Временного Правительства и, в частности, Министра Путей Сообщения Некрасова об изменении бытового, служебного и материального положения железнодорожников. Фактически все эти обещания и остались обещаниями. Но политически не искушенные массы, в атмосфере всеобщего под'ема, проникались доверием к заявлениям своих руководящих органов, что само Временное Правительство озабочено нуждами и интересами железнодорожников и по личному своему почину предпринимает шаги к улучшению их материального положения.

Этим в значительной мере об'яснялось сильное запоздание первой волны стачечной борьбы среди железнодорожников, по сравнению с другими группами рабочего класса. Более или менее широкий размах экономическая борьба среди железнодорожников принимает лишь в мае месяце.

В области же взаимоотношений служащих и рабочих с администрацией указанные мотивы не имели такого сдерживающего действия. Приходилось волей-неволей считаться с фактом уже начавшегося движения масс за смещение и увольнение отдельных представителей администрации. Поэтому, все стремления руководящих органов союза направлены на введение его в русло мирной организованной работы, путем насаждения разного рода примирительных камер и т. п. мер. Сотрудничество с Временным Правительством принимало и более непосредственные формы, в виде представительства их в различного рода органах Министерства Путей Сообщения, активного участия в работах комиссии Добровольского и т. п.

Насколько при этом установилось между ними согласие и единство взглядов на движение железнодорожников, можно видеть из следующего маленького, но весьма характерного примера. Министерство Путей Сообщения циркулярно, с большой предупредительностью, передавало по сети, через свой аппарат, все их воззвания. Первое же воззвание железнодорожной комиссии Совета было циркулярно разослано Министерством Путей Сообщения по сети по распоряжению ни кого иного, как начальника управления Шуберского, реакционного представителя старого режима, не сумевшего работать совместно даже с Министром Путей Сообщения Некрасовым. Этот факт показывал, насколько в своих выступлениях руководители союза точно и полно проводили буржуазные взгляды на характер и направление движения.

Очень ярко очертил эту сторону движения в своем докладе на Всероссийском Учредительном С'езде делегат Северных железных дорог:

„Нужно сказать,—говорил он,—что мы в первые же дни стали стеной перед массой, которая рвалась за властью. Рабочие начали выгонять нелюбимое начальство, избирать новых и проч. Нам пришлось заняться урегулированием взаимоотношений между ними, для чего была организована примирительная камера“.

Добрососедские отношения с Министерством Путей Сообщения принимали и более тесный, я бы сказал, интимный характер, напр., в виде финансирования Министерством Путей Сообщения руководящих органов союза. Так, на просьбу временного бюро по организации Всероссийского Союза железнодорожников „об ассигновании 10 тыс. рублей на расходы, сопряженные с созывом конференции“, Министерством Путей Сообщения, Некрасов с истинно-отеческой заботливостью накладывает резолюцию об отпуске „15 тысяч рублей“.

Источник такой заботливости Некрасова понятен. В лице руководящих органов союза он видел полезный инструмент, сдерживающий движение масс.

В стороне от такого общего направления движения стояли лишь рабочие мастерских и депо. Близость их по своему составу и интересам к фабрично-заводским рабочим делала невозможным проникновение в их среду в сколько-нибудь значительных размерах политического влияния мелкобуржуазной части железнодорожников.

Они с первых дней проявили гораздо больше, чем вся остальная масса железнодорожников, и классового чутья, и понимания характера совершавшегося переворота. В этом отношении весьма интересен инцидент с арестом Гучкова. Последний, приехав после своей поездки к царю, выступил на митинге рабочих депо и мастерских Северо-Западных ж. д., где об'явил „радостную“ весть об отречении Николая от престола в пользу своего брата Михаила. Вот как передает об этом случае Ломоносов в своих воспоминаниях:

— Где же акт, где Гучков?

— Гучков арестован рабочими.

— В чем дело?

— Гучков арестован... Акт отречения вот.

— Когда поезд его пришел в Петроград, его здесь встретило порядочно народу,—начал Лебедев (один из сотрудников Ломоносова в дни февральско-мартовского пе-

реворота.—А. Т.)—и он еще на вокзале говорил две речи... а затем пошел на митинг в мастерские...

— Когда я приехал, он уже был в мастерских... Было известно, что в мастерских неспокойно. Настроение было тревожное. Затем из мастерских передали, что Гучков арестован, что акта у него не нашли, и что идут обыскивать других депутатов, чтобы уничтожить акт.

— Зачем?

— Товарищи... желают низложить царя, да и все остальное, капитал... отречения им мало.

— Ну, а потом?

— Потом депутат Лебедев передал мне акт, я потихоньку, закоулками на другую сторону, да и дал тягу (стр. 58—59) [1]).

(Проф. Ю. В. Ломоносов—„Воспоминания о Мартовской Революции 1917 г.“, стр. 28. Стокгольм — Берлин, 1921 г.).

В более или менее широких размерах мелкобуржуазные взгляды на политику были распространены среди рабочих депо и мастерских лишь в отношении к войне. В первое время они, как и большинство рабочего класса, стояли на позиции так называемого „добросовестного революционного оборончества“.

Во всяком случае, если и наблюдались среди них признаки подобного же явления в отношении других политических вопросов, то в гораздо меньших размерах, чем в остальной части железнодорожников.

Это очень хорошо можно видеть на различном отношении к партии большевиков со стороны рабочих Службы Тяги и остальной массы железнодорожников. Среди массы железнодорожных служащих и рабочих, партия большевиков не только не пользовалась каким-либо политическим влиянием, но просто напросто не имела доступа к ним. Рабочие мастерских и депо были в сущности тем единственным слоем железнодорожников, к которому она

---

[1]) Тов. Савельев (слушатель центральной школы профдвижения), очевидец этого случая, передал автору книги следующие дополнительные данные: митинг происходил в главных Варшавских мастерских; на нем было до 2.000 рабочих; решение арестовать Гучкова было принято после того, как он об'явил акт отречения Николая в пользу своего брата Михаила. Под конвоем вооруженных рабочих он был направлен в вагон комиссара Северо-Западных ж. д. Морацевича (меньшевик), впоследствии тов. Министра Путей Сообщения, который „вежливо продержал его еще минут двадцать“ и выпустил лишь после того, как рабочие успокоились.

имела широкий доступ и где ее влияние могло распространяться с первых же дней революции. И что особенно показательно — среди рабочих службы тяги партия большевиков пользовалась не просто известным влиянием, а вытеснила среди них все другие левые партии. Правда, преобладающее влияние относится к более позднему времени, по крайней мере к периоду после первого кризиса революции 18 апреля.

В политической обстановке первых дней революции рабочие мастерских и депо и по своей численности и влиянию, понятно, не могли еще играть значительной роли в деле направления движения в общепролетарское русло.

Поэтому, с первых же шагов они как то больше проявили склонности присоединиться к движению фабрично-заводских рабочих, чем к своему. Большинство их входило в союзы металлистов и деревообделочников. Этот факт несомненно стоял в связи с недовольством направлением и характером движения, какие оно приняло, и нежеланием связывать себя с ним в своей экономической борьбе. В большинстве случаев они организовывали свои отдельные самостоятельные комитеты, которые не подчинялись распоряжениям и постановлениям обще-железнодорожных комитетов.

Именно в области борьбы за свои экономические и правовые требования они проявили наибольшую независимость и классовую самостоятельность. Не считаясь ни с какими патриотическими мотивами „обороны отечества", „общей пользы революции" или уверениями на счет доброй воли Временного Правительства и т. п., они с первых же дней революции пред'являют экономические требования, угрожая в противном случае приостановкой работ, смещают нелюбимое начальство и т. п. Классовая точка зрения проводится ими не только в отстаивании своих узкоматериальных интересов, но и в отстаивании обще-пролетарских прав.

В этом отношении особенно показательно движение за возращение административно-уволенных за забастовки или другие какие-либо проступки, совершенные до февральской революции.

Так, Министр Путей Сообщения Некрасов, писал 8 апреля „господину военному министру": „Многоуважаемый Александр Иванович, Перовские и Московские мастерские Казанской железной дороги грозят прекращением работ, в виду невозвращения из армии уволенных за забастовку служащих и мастеровых в количестве всего 27 чел.... (перечисляются фамилии и место службы в армии). Прини-

мая во внимание всю опасность, могущую последовать с прекращением работ в мастерских Казанской ж. д., покорнейше прошу Вашего содействия по возвращению означенных лиц из армии"...

Такового же рода требования поступали и из других мест (Моск.-Винд.-Рыбинской ж. д., ст. Ховрино, Никол. ж. д. и друг.).

Таково в общих чертах было соотношение сил внутри железнодорожников в первый период революции.

Глава III.

Апрельская железнодорожная конференция.

6 апреля собралась, созванная по инициативе временного бюро по организации Всероссийского железнодорожного Союза, Всероссийская Конференция. На ней с наибольшей яркостью проявились выше отмеченные черты начального периода движения. Политически это выразилось в преобладающей роли на конференции полукадетских направлений (народных социалистов и трудовиков), а социально в непропорционально значительном представительстве верхушечных слоев служащих, особенно правленских.

Выборы президиума и состав самой конференции дают в этом отношении весьма показательные данные.

Избранный конференцией президиум состоял из 3 юристов, одного инженера и одного высшего конторского служащего, по партийной принадлежности три из них были народными социалистами, один — украинский самостийник и один—правый социал-демократ.

Из 212 делегатов конференции, заполнивших анкетные листы, было 52 правленских служащих и 160 линейных служащих и рабочих, причем из числа последних лишь 49 являлись представителями физического труда, остальные, т. е. 111, конторского. В процентном отношении на долю правленских служащих, следовательно, падало 25% всего состава конференции, на долю рабочего менее 24% и на линейных служащих 50%, т. е., иными словами, служащие составляли 3/4 всего представительства, рабочие лишь 1/4.

Любопытно сравнить эти данные с данными о процентном отношении служащих и рабочих, занятых на транспорте.

Получается следующая показательная табличка:

	Служащих.	Рабочих.
% соотношения рабочих и служащих, занятых на ж. д.	16,8%	83,2%
" " " представлен. на конференции	76%	24%

т. е. обратная пропорциональность в представительстве.

Это явление, несомненно, стояло в связи как с меньшей организованностью масс низших служащих и рабо-

чих, так и политическим влиянием на них мелкобуржуазной части железнодорожников. Но, повидимому, последний факт играл в этом все же меньшую роль. Насколько состав представительства на конференции являлся больше результатом первой причины, видно из самого факта признания с'ехавшимися делегатами себя самих не с'ездом, чем должно было быть собрание по мысли инициаторов, а лишь конференцией с довольно ограниченной программой работ. И не потому собрание было об'явлено конференцией, что не от всех дорог было представительство. С этой стороны дело обстояло больше чем благополучно. Из всех дорог не было представителей лишь от Южных и Средне-Азиатских.

Главной причиной, заставившей собрание отказаться от мысли об'явить себя с'ездом, была несомненно случайность представительства от дорог.

„Если есть правильно избранные,—говорил один из делегатов,—то не более, чем от 2—3 дорог" и это заявление не встретило ни одного возражения. Собрание без всяких разногласий (против одного) конструировалось, как конференция.

> „Революция остановилась, захлебнулась фразой, проделывает „шаг на месте" не из-за внешних помех, не из-за насилия со стороны буржуазии, а из-за доверчивой бессознательности масс".

Так характеризовал т. Ленин положение первых дней революции. Эта характеристика, как нельзя более удачно, применима к апрельской конференции железнодорожников.

Последняя представляла собой яркую картину господства революционной фразы при решении всех вопросов движения. Какой бы вопрос политической и экономической борьбы не вставал перед конференцией, он подчинялся соображениям „обороны отечества", активного участия в борьбе с разрухой транспорта и т. п. патриотическим мотивам.

В этом отношении конференция ярко демонстрировала шовинизм и патриотизм, охвативший широкие мелкобуржуазные и отчасти полупролетарские круги железнодорожников.

„Внешний враг",—вот где склонно было это большинство конференции видеть опасность для революции. Действительная же опасность со стороны „внутреннего врага" как то совершенно стиралась, выпадала из ее поля зрения.

В атмосфере этого всеобщего шовинистского угара робко и неуверенно раздавался голос рабочего крыла конференции в защиту революционного оборончества.

Характернейшим штрихом для уяснения настроения конференции может служить отношение ее к выступлению представителя ЦК соц.-дем. партии (большевиков) Теодоровича:

„И ныне опять,—говорил он в своем приветствии,— появляются ликования, но не довольно ли фраз. Нужно... побольше трезвости. Вам говорят о доверии правительству, но кругом враги“.

Его выступление совпало с моментом наибольшего ликования, вызванного очередной пустозвонной декларацией Керенского. Но большинство конференции настолько было еще во власти иллюзии общенационального единства, что выступление это приняло за простую провокацию, в лучшем случае за грубую бестактность.

Но и этого было достаточно, чтобы вызвать бурю возмущения среди верховодствующей мелкобуржуазной части конференции. Ответное „приветствие“ носило характер простой ругани. Показательно, что рабочее крыло конференции было смущено такого рода ответным выступлением и подало в президиум протест.

По поводу этого выступления Ленин, между прочим, писал:

„Это своеобразие выдвигает на первый план вливание уксуса и желчи в сладенькую водицу революционно-демократических фраз“, как выразился—замечательно метко—мой товарищ по ЦК нашей партии Теодорович на вчерашнем заседании Всероссийского С'езда железнодорожных служащих и рабочих в Питере.“

(Ленин—Собрание сочинений, т. XIV, часть I, стр. 42).

Соответственно обще-патриотическому настроению и задачи конференции и будущего союза приобретали в понимании большинства делегатов своеобразный характер. Союз железнодорожников в их глазах не мог быть только профессиональной организацией обычного типа.

Председатель конференции Переверзев так и заявил:

„В данный момент, когда государственный строй совершенно еще не окреп, рамки чисто профессиональной организации естественно должны быть расширены“.

Обычные постоянные задачи всякой профессиональной организации—борьба за улучшение экономического и правового положения своих членов расширялись конферен-

цией до задач „активного участия в государственном строительстве страны“.

Характер, который должен был приобрести союз, очень удачно формулировал Березин — член ЦК трудовой группы.

„Профессиональный Союз железнодорожников, — говорил он, — должен быть государственным... Обладая железнодорожным аппаратом, вы являетесь мощной государственной силой... Железнодорожное хозяйство должны вести вы сами“.

„Мы постараемся,—говорил в ответном выступлении член президиума конференции,—оправдать доверие трудовиков... Мы обещаем всеми доступными нам средствами поддержать призыв трудовиков...“

Известный радикализм, проявленный конференцией в вопросах участия союза в деле контроля и управления железными дорогами, покоился именно на такого рода признании себя составной частью общего государственного механизма. Поэтому, и самое вмешательство союза для большинства конференции было ни чем иным, как формой наиболее тесного сотрудничества железнодорожников с новой властью. В законченном виде идея „государственного союза“ была формулирована позднее, перед Всероссийским Учредительным С'ездом железнодорожников. Поэтому, подробнее мы ее коснемся ниже в главе „Борьба за контроль и управление на железных дорогах“.

Казалось бы, что, наряду с этими вопросами, заботы об улучшении материального положения железнодорожников должны бы занять главное внимание конференции. В действительности же им большинство конференции отводило, по сравнению с вопросом демократизации железнодорожного строя, явно недостаточное внимание.

Это и понятно. Если для низших служащих и рабочих „демократизация железнодорожного строя“ являлась, главным образом, средством предотвратить себя от произвола высшей администрации, а железнодорожное хозяйство от взяточничества, хищений и т. п. ненормальностей, то для средних служащих (а их, как мы видели было большинство на конференции) это было, в первую очередь, условием для продвижения по иерархической служебной лестнице к руководящим административным постам. Отсюда, между прочим, и значительный радикализм их в этом вопросе, вплоть до требования передачи железнодорожного хозяйства в руки самих железнодорожников. При всем значении, которое придавали низшие служащие и рабочие этим вопросам, последние все же в их глазах

отодвигались на второй план, по сравнению с вопросами заработной платы. Их материальное положение было настолько неудовлетворительно, что разрешение вопроса о повышении заработной платы не могло не быть для них самой основной насущной задачей.

Большинство же конференции склонно было игнорировать эту остро назревшую необходимость улучшить свое материальное положение. Данные той же анкеты о получении членами конференции содержания дают вполне исчерпывающие об'яснения такой позиции большинства. Из них видно, что делегатов с месячным заработком до 125 р. было лишь 36%, от 125 р. до 200 р.—31%, а остальная часть конференции имела месячный заработок от 300 до 1.000 р. и выше [1]).

Принципиально большинство признавало бедственное положение низших служащих и настоятельную необходимость его улучшения. Но всякий раз, как только нужно было практически подойти к разрешению этого больного вопроса, оно или признавало по государственным и политическим соображениям несвоевременным пред'явление такого требования Временному Правительству или же пренебрежительно отмахивалось от него, считая требование увеличения заработной платы „шкурным" вопросом.

Именно по этой линии шло расслоение конференции. Вопросы, связанные с удовлетворением материальных нужд, неизменно вносили в атмосферу единения и упоения победой горечь неприкрашенной действительности, вызывая всякий раз горячие прения, сопровождаемые упреками, жалобами и угрозами.

Особенно характерны в этом отношении прения по вопросу о составе плехановской комиссии [2]).

> „Нас слишком долго опекали,—заявлял делегат Холодов, — раз судьба предоставила такое огромное дело, как железные дороги, в наши руки, то мы сами и решим этот вопрос". „Я возмущен, — вторил ему другой делегат Букинин, — что кучка обходит нас, в комиссию вошли люди, не знающие наших нужд,— бухгалтера, с правом решающего голоса. Надо все это урегулировать нам самим".

В этих выступлениях, как и в целом ряде аналогичных, весьма прозрачно выявились все недоверие и подо-

---

[1]) Труды Всероссийской Конференции железнодорожников в апреле 1917 г. (стр. 2—3).

[2]) Комиссия под председательством Г. В. Плеханова, организованная первым Временным Правительством для выработки новых норм оплаты труда на железных дорогах.

зрительность низших рабочих и служащих к своим руководителям, желание самим взять в свои руки разрешение вопроса. В то же время, прения показывали все бессилие и беспомощность их сбросить с себя опеку и влияние мелкобуржуазных верхушек. В этом отношении показательно, что вопрос о составе плехановской комиссии был просто напросто снят президиумом с обсуждения, несмотря на протесты.

Опасность, что жизненные интересы масс могут стать жертвой сверхпатриотических чувств большинства конференции, была вполне реальна.

В резолюции трудовой комиссии, утвержденной большинством конференции, заявлялось:

> „Мы должны ясно и определенно заявить всем гражданам и товарищам солдатам, что железнодорожники готовы пока отказаться от своих справедливых требований, выработанных Всероссийской железнодорожной Конференцией... отказаться временно, пока свободе грозит внешний враг...“

Источник этого сверхпатриотизма понять нетрудно, из приведенных нами выше данных анкет о содержании, получаемом большинством делегатов конференции.

Конференцией в заключение был избран Временный Исполнительный Комитет по созыву Всероссийского Учредительного С'езда Железнодорожников, назначенного на 15 июля. До с'езда на него были возложены функции Всероссийской организации.

Состав Исполнительного Комитета вполне соответствовал партийному и социальному составу конференции.

Из 15 членов, избранных в него, было 4 народных социалистов, 3 соц.-революционеров, 1 украинский самостийник, 4 соц.-дем. меньшевика и 3 беспартийных; по профессии они распределялись следующим образом: 4 юриста, 2 инженера, 2 занимающих административные посты Начальников Отделений, 2 бухгалтера, 1 телеграфист, 1 машинист и только 3 рабочих. Такой состав всероссийской организации вполне обеспечивал преемственность политической линии, намеченной конференцией во всех вопросах движения.

Расслоение, наметившееся на конференции по вопросу об улучшении материального положения при таких условиях, должно было неизбежно проявиться с еще большей

силой в практике самого движения. Борьба за повышение заработной платы, вспыхнувшая вскоре после закрытия конференции, оказалась тем подводным камнем для Исполнительного Комитета, на котором он потерял, как орган мелкобуржуазных верхушек служащих, всякое доверие и влияние на массы железнодорожников и их движение.

ГЛАВА IV.

Майско-июньское движение за повышение заработной платы.

За время войны повышение заработной платы у железнодорожников, как мы отмечали, сильно отстало от соответствующего повышения ее у фабрично-заводских рабочих и служащих других ведомств. Казалось бы, что теперь борьба за повышение заработной платы должна была возникнуть среди них с неменьшей силой, чем в других группах рабочего класса.

На самом же деле она была не только слабее, но и значительно запоздала по сравнению с аналогичным движением фабрично-заводских рабочих. В то время, как стачечное движение последних волной прокатилось непосредственно вслед за свержением самодержавия, у железнодорожников оно приняло более или менее широкие размеры лишь на третий месяц революции.

Такое опоздание стачечной борьбы железнодорожников об'ясняется двумя причинами. Ни в какой другой отрасли производства забастовка не имела таких серьезных последствий для страны, как на транспорте. С остановкой железнодорожного движения в то время непосредственно было связано ухудшение положения дел на фронте, прекращение снабжения армии и, наконец, обострение продовольственного положения в городах. В обстановке общеполитического под'ема и упоения победой первых дней революции для широких слоев рабочих и служащих трудно было решиться на такой шаг. Тем более трудно, что они сами в своей массе были захвачены этими настроениями.

Во-вторых, в борьбе за общее повышение заработной платы железнодорожники непосредственно сталкивались с Временным Правительством. А к его политике они в своей массе были еще проникнуты доверием.

Все это удерживало железнодорожников на первых порах от борьбы за повышение заработной платы путем забастовок.

Временное Правительство, в лице Министра Путей Сообщения Некрасова, со своей стороны делало все, чтобы поддерживать среди железнодорожников надежду, что само Временное Правительство озабочено нуждами трудящихся и по личному почину предпринимает меры к улучшению их экономического положения. Во всех своих выступлениях Некрасов не скупился на такого рода заявления и обещания.

Уже 5-го марта Некрасов, рассылая по сети телеграмму с извещением об организации под председательством члена Государственной Думы Добровольского комиссии по выработке нового устава службы на железных дорогах, сообщал, что она образована „также и для пересмотра материальных условий труда".

Но комиссия Добровольского, приступив к своей работе лишь в конце марта, занялась исключительно разработкой нового устава. Вопросы же материального улучшения ею были отодвинуты на задний план, как менее важные, с ее точки зрения, задачи комиссии.

Между тем, материальная необеспеченность низших служащих и рабочих давала о себе знать все с большей и большей остротой.

Так, по сообщению „Голоса железнодорожника" из докладов с мест на делегатском с'езде Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги 6-го апреля, выяснились факты массового нищенства низших служащих, в буквальном смысле слова собирания милостыни и т. п. „Нищенство это,—писала газета,—вызвано нищенскими окладами, которые выражались в сумме 6—17 рублей жалованья в месяц". Делегатскому С'езду пришлось в заключение констатировать, что „дальнейшее голодание железнодорожных служащих грозит безопасности движения". („Голос железнодорожника" № 3 от 3 июня 1917 г.).

Такая острота материальной необеспеченности далеко не являлась чисто местным явлением. На других дорогах положение низших служащих и рабочих мало чем отличалось от только что приведенного. Даже Министр Путей Сообщения Некрасов принужден был с несвойственной для буржуазного политика откровенностью признать, что железнодорожные служащие находятся в таком положении, которое исключает возможность производительного труда [1]).

Поэтому, несмотря на общеполитический под'ем и все заверения Некрасова о принимаемых Временным Правительством мерах к повышению норм оплаты труда, среди

[1]) „Речь" от 29-го марта 1917 г., № 74; речь Некрасова на с'езде партии народной свободы.

железнодорожников все же возникали отдельные стихийные выступления.

„До сведения нашей комиссии,—писала железнодорожная комиссия Петроградского Совета Рабочих Депутатов в одном из своих воззваний, — доходит, что на разных дорогах отдельные категории служащих и рабочих стараются явочным порядком добиваться некоторых экономических требований, отказываются выходить до выполнения этих требований на работу или, если выходят, то исполняют работу кое-как, спустя рукава“.

Такие выступления в первый месяц революции насчитывались единицами, не носили широкого массового характера и так же быстро ликвидировались, как и возникали. Но они указывали, что дальнейшее промедление с улучшением материальных условий труда низших служащих и рабочих, неминуемо вызовет широкое забастовочное движение на железных дорогах. Нараставшее недовольство и брожение заставили Временное Правительство образовать для спешной выработки новых норм оплаты труда особую комиссию под председательством Плеханова.

Вновь образованная комиссия была встречена железнодорожниками, как начало конца их вопиющей материальной необеспеченности. Авторитет комиссии энергично рекламировал Министр Путей Сообщения Некрасов, заявляя, что она, в первую очередь, займется улучшением положения низших служащих и рабочих. Не менее содействовали ее популярности и руководящие органы союза своими указаниями на заслуги Плеханова перед русским рабочим классом и на факт участия в комиссии представителей союза.

Как ни остра была материальная необеспеченность широких слоев рабочих и служащих, они терпеливо стали ожидать результатов работ комиссии.

Но плехановская комиссия, как и комиссия Добровольского, не особенно спешила с окончанием своих работ. С оповещения об ее образовании в конце марта прошел целый месяц, а ею еще не были выработаны новые нормы оплаты труда.

В то же время, под влиянием все возрастающей дороговизны, несоответствие и без того низкой заработной платы железнодорожников самому скромному прожиточному минимуму все более и более увеличивалось.

Наконец, это несоответствие достигло таких размеров, что началось настоящее бегство рабочих с железных

дорог. Уход с работы принял настолько массовый характер, что даже Московский Совет Рабочих Депутатов принужден был обратить на это внимание.

В ответ на его вопрос о причинах этого явления, общее собрание Совета Рабочих Депутатов железнодорожников Московского узла сообщило, что

> „это явление происходит по причине недостаточной оплаты труда; для прекращения этого, собрание считает необходимым немедленное об'явление по всем дорогам минимума заработной платы, определив таковой из согласования существующих в данное время цен на Московской и Петроградской биржах труда“ [1]).

А из Режицы сообщали, что даже

> „угроза Министра Путей Сообщения депешей за № 1971 о предании суду за оставление службы не удержит служащих, без удовлетворения материального положения нуждающихся“ [2]).

Именно к этому времени появляются признаки нового возбуждения и недовольства затяжкой вопроса. Особенно оно усилилось в связи с достигнутым повышением заработной платы у фабрично-заводских рабочих.

В конце апреля и особенно в начале мая недовольство начинает открыто проявляться и принимать массовый характер. Брожением были охвачены, главным образом, рабочие Московского, Петроградского и других крупных железнодорожных узлов, но и провинция (линия) не отставала от них.

Весьма полно и ярко характеризует тогдашнее настроение широких масс железнодорожников заявление рабочих ст. Белополье Южных железных дорог:

> „Мы, рабочие железнодорожники,—говорилось в нем,—с первых дней революции только и слышим от нового правительства призыв работать и работать, что мы и делаем, не покладая рук. Но своим упорным трудом мы не можем в настоящее время добыть себе все необходимое. В частных предприятиях рабочие получают теперь от 4—8 руб. в день, а мы, каторжане-железнодорожники, и по настоящее время зарабатываем только от 84 коп. до 1 р. 50 коп. в день,

[1]) А. О. Р. Дело Моссовета 17 г. № 62/5 стр. II, телеграмма за № 2776 от 29-го апреля.

[2]) Из фондов 3-го Петроградского Отделения Экономической Секции Е. О. А. Ф. Материалы комиссии Плеханова, получено 40 телеграмм из Режицы 6-го мая 1917 г.

как в старину, когда было в несколько раз дешевле. У нас комиссия Добровольского и Плеханова вырабатывает изменение нашего расценка, но когда оно будет, ты, господи, веси.

Давно она заседает, да толку все нет.

Товарищи, не будем же мы ждать, пока начальство смилостивится над нами, с нас требуют работы, а мы требуем, чтобы труд наш был оплачен так, чтобы мы могли прожить с семьями при теперешней дороговизне" [1]).

Основным требованием рабочих Петроградского и Московского узлов было уравнение их заработка с заработком фабрично-заводских рабочих. Рабочие депо и мастерских, как мы уже отмечали, это по преимуществу квалифицированные рабочие металлисты (токаря, слесаря и т. д.). В то время, как февральская революция дала сильный толчек для под'ема заработной платы металлистов, у рабочих мастерских и депо она за отдельными исключениями осталась на дореволюционном уровне.

Насколько была различна оплата труда металлиста на железных дорогах и на заводах, можно видеть из данных, приводимых Залуцким, членом Исполнительного Комитета Петроградского Совета, избранного в комиссию для улаживания конфликта в Петроградском узле.

„В большинстве мастеровые, — писал Залуцкий, — получают 1 р. 44 коп. в день плюс к этому военных (прибавок.—А. Т.) столько же... в среднем заработная плата 3 р. 33 коп. Чернорабочим поденная плата 90 коп.-1 руб., с военными до 2 руб. в день. Следовательно, приблизительно средняя месячная заработная плата квалифицированных рабочих составляет 83 руб., а чернорабочего 60 руб.".

Оплата труда рабочих мастерских и депо Московского узла мало чем отличалась от оплаты труда в Петроградском узле. Так, например, в Перовских мастерских Курской ж. д. средний заработок в апреле выражался для:

Токаря.	Чернорабочие.
84 р. 25 к.	41 р. 96 к.

Стоит сравнить эту заработную плату с получаемой фабрично-заводскими рабочими Московской губернии, чтобы убедиться в ее незначительности.

---

[1]) „Правда" № 42 от 10-го мая 1917 г.

Месячная заработная плата последних за 1-ое полугодие 1917-го года выражалась в рублях:

Для всех рабочих.	Металлисты.	
70,45	103,03	т. е. приблизительно ниже на 20%.

Еще более разительное различие мы увидим, если сравним с оплатой труда рабочих на больших металлообрабатывающих заводах, как, например, Парвиайнен в Петрограде. Вот таблица заработной платы рабочих на этом заводе:

	Средний заработок всех рабочих.	Токаря.	Чернорабочие.
Апрель 1917 г. .	212,46	250,26	195,35
Май „ . .	272,67	349,96	189,47
Июнь „ . .	281,79	327,35	255,20
За сезон апрель—июнь	255,64	312,52	213,34

(Струмилин.—„Заработная плата и производительность труда в русской промышленности с 1913 г. по 1922 г.").

Средний заработок чернорабочего на заводе превышал более, чем в два раза, средний заработок квалифицированного рабочего железнодорожных мастерских, а тем более заработок последнего не мог итти ни в какое сравнение с заработком рабочего той же категории на заводе Парвиайнен.

Но что же оставалась делать токарю или слесарю железнодорожных мастерских, чтобы не снизить свои потребности до потребностей чернорабочего, чтобы удержать свой реальный заработок на необходимой высоте. Им ничего не оставалось делать, как, пользуясь существующей сдельной и премиальной системой оплаты труда, напрягаться до крайних пределов, фактически отменяя этим 8-ми часовой рабочий день.

„Для того, чтобы иметь возможность существовать,—писал тот же Залуцкий,—каждый почти рабочий вынужден работать по 18 час. в день; в некоторых только мастерских на каждого рабочего в среднем приходится 40 дней, в отдельных случаях и больше—57 дней, 526 час. в месяц почти обычая цифра на человека; есть вырабатывавшие по 106 дней в месяц. Рабочий сварщик, специалист своего дела, за 57 дней с военной прибавкой на дороговизну заработал

> 350 руб. в месяц (т. е. немного выше средней оплаты металлиста, но зато через фактическую отмену 8-час. рабочего дня.—А. Т.)... есть, конечно, единицы, которые получают сносную поденную плату, но те почти не просят повышения зарплаты“ („Правда“...).

Вторым основным требованием рабочих ж. д. мастерских (после уравнения в оплате труда с фабрично-заводскими рабочими) был переход от сдельной оплаты труда к почасовой или поденной. Это требование вызывало самый решительный отпор со стороны Временного Правительства.

Как не было сильно движение среди рабочих за почасовую оплату труда, они, за отдельными исключениями, не могли добиться успеха. Временное Правительство шло на какие угодно возможные с его точки зрения уступки, только бы сохранить в неприкосновенности принцип сдельщины. На одном из заседаний плехановской комиссии представитель Министерства Путей Сообщения Крестешников категорически заявлял:

> „При определении расценок возможно сделать какие угодно уступки в пределах допустимого, но самый принцип сдельных работ подлежит безусловному оставлению“ [1]).

Под влиянием сильного брожения среди рабочих мастерских, комиссия Плеханова в спешном порядке выработала новые прибавки. 8-го мая они были об'явлены по всей сети железных дорог.

Выработанная плехановской комиссией прибавка колебалась в пределах от 40 до 100 руб., в зависимости от районов дороговизны. Но фактически размер ее был гораздо меньше, так как с введением ее отменялись все прежние прибавки на дороговизну, установленные во время войны. Так, например, рабочий или служащий, получавший до сих пор в качестве „военных“ прибавок к основной заработной плате 45 руб.,—с введением плехановской прибавки в размере 100 руб. их лишался, т. е. новая прибавка составляла для него фактически не 100 руб., а лишь 55 руб., в других же случаях еще меньшую сумму, доходя до 15—20 руб. Таким образом, и с введением новой прибавки заработная плата железнодорожников попрежнему была ниже оплаты труда фабрично-заводского рабочего.

---

[1]) Журнал № 6 заседания комиссии по улучшению материального положения железнодорожных служащих, мастеровых и рабочих от 13-го мая 1917 г. Архив соцакадемии.

Так долго ожидаемые прибавки внесли, поэтому, естественное разочарование в среду железнодорожников. На всех собраниях рабочие и служащие выносили резолюции, категорически заявлявшие о недостаточности новой прибавки и необходимости уравнять оплату труда на железных дорогах с оплатой его на частных предприятиях.

Недостаточность новой прибавки сознавалась и самой комиссией. В своей циркулярной телеграмме она принуждена была указать, что

> „выработанная комиссией временная мера улучшения материального положения железнодорожных служащих и рабочих даст им возможность спокойно ждать дальнейших результатов работ комиссии по установлению нормального вознаграждения железнодорожных тружеников".

Конечно, заявление комиссии о ее дальнейших работах было лишь дипломатическим ходом, чтобы умерить естественное раздражение, которое должны были вызвать новые прибавки среди рабочих и служащих.

Призыв „ждать дальнейших результатов работ комиссии" уже не действовал с прежней силой на широкие слои рабочих и служащих. Они имели достаточно наглядный опыт на этот счет за два месяца революции. К тому же неудача первой попытки Временного Правительства разрешить вопрос о заработной плате в плехановской комиссии давала мало уверенности в благоприятном разрешении его той же комиссией.

Под влиянием этого массы приходили к сознанию, что добиться удовлетворительного разрешения больного вопроса можно лишь путем активных выступлений их самих. Непосредственно вслед за об'явлением плехановской прибавки начинается полоса пред'явления ультимативных требований об увеличении оплаты труда с угрозой поддержать их, в случае отказа, забастовкой.

Первыми выступают опять рабочие депо и мастерских Петроградского и Московского узлов. Плехановская прибавка мало коснулась их так как максимальная ставка ее была ниже той прибавки, которую до сих пор получало большинство рабочих. Те же рабочие, на которых плехановская прибавка распространялась, не удовлетворялись ею, требуя коренного пересмотра расценков оплаты труда и приведения их в соответствие с существующими расценками на фабриках и заводах.

Движение их в мае, в отличие от частичных, разрозненных вспышек в первые два месяца революции, приобре-

тает организованную форму общего выступления всех рабочих депо и мастерских Петроградского и Московского узлов.

12-го мая было созвано совещание представителей рабочих Петроградского узла, на котором были выработаны требования повышения оплаты труда в среднем для всех категорий рабочих мастерских и депо на 60% сверх той прибавки, которую выработала комиссия Плеханова, причем чернорабочим—на 80—100%, квалифицированным—на 10—40%.

15-го мая рабочие мастерских и депо Петрограда пред'явили через Министерство Труда свои требования Министру Путей Сообщения Некрасову, установив срок для ответа 17-го мая.

В это же время, в Москве, совершенно самостоятельно и независимо в организационном отношении от Петрограда, рабочие депо и мастерских предпринимали такие же шаги. 17-го мая в Петроград прибыла делегация от рабочих Московского узла. Здесь выяснилось, что выработанные ими экономические требования совпадают с уже пред'явленными требованиями рабочих Петроградского узла. Поэтому, представители обоих организаций тотчас же решили об'единиться и пред'явить требования сразу от двух узлов.

Это движение рабочих депо и мастерских двух крупнейших узлов возникло помимо и вне всякой связи с руководящими органами союза как Москвы и Петрограда, так и всероссийской организации союза. Мы уже отмечали обособленность рабочих депо и мастерских от общесоюзного движения железнодорожников и их тяготение к обще-пролетарскому движению фабрично-заводских рабочих.

И как только началось среди них движение за повышение заработной платы, Исполнительный Комитет Всероссийской Конференции вынес постановление, что „до решения Всероссийского С'езда улучшение материального положения отдельных категорий и групп служащих и рабочих недопустимо, так как средств для улучшения материального положения всех железнодорожников, находящихся в одинаково-тяжелых условиях, пока не имеется“.

(Журнал № 9 Исполнительного Комитета Всероссийской Конференции Железнодорожников от 16-го мая 1917 г.).

Это постановление, разосланное циркулярно, вызывает среди рабочих определенно отрицательное отношение, и когда Министр Пути Сообщения Некрасов 17-го мая предложил передать вопрос на разрешение в Исполнительный Комитет Всероссийской Конференции, то встретил реши-

тельный отказ со стороны представителей обоих узлов. Последние в ультимативной форме постановили:

„Заявить 18-го мая с. г. Министру Путей Сообщения Некрасову, что ни на какую другую форму дальнейшего течения конфликта, кроме передачи спора в примирительную камеру, мы не согласны“.

18-го мая Министр Путей Сообщения заявил делегации, что он принципиально не считает допустимым разбор дела в примирительной камере и вынесение последней принудительных решений. Временному Правительству Некрасов вместо нее предложил устроить согласительное совещание из представителей от правительства, рабочих и Исполнительного Комитета Всероссийской Конференции. Представители рабочих снова не согласились, настаивая на своем первоначальном предложении. На другой день, под давлением ультиматума рабочих, Министр Путей Сообщения, с разрешения Временного Правительства, заявил делегации о своем согласии поставить дело на разбор примирительной камеры, с тем условием, что решения ее должны быть утверждены Временным Правительством. Рабочие согласились на такую форму ликвидации конфликта.

Это было первой в истории России передачей конфликта между правительством и рабочими государственных предприятий в примирительную камеру.

23-го мая состоялось заседание примирительной камеры, которая признала законность требований рабочих, но Временное правительство „временно“ отказалось удовлетворить их требования.

Представители обоих узлов отнеслись отрицательно к такому ответу правительства и решили прибегнуть к крайнему средству — к забастовке. 27-го мая на делегатском собрании всех мастерских и депо Петроградского узла 40 голосами против 3-х было вынесено постановление об'явить забастовку. Был организован общеузловой стачечный комитет и посланы делегаты в Москву для информации и связи. В Москве также высказались за забастовку. За организацией обще-узловых стачечных комитетов тотчас последовала организация стачечных комитетов в отдельных депо, мастерских и на дорогах.

Временное Правительство стало перед фактом об'явления железнодорожной забастовки. Вся буржуазная пресса начала бешеную травлю против железнодорожников, обвиняя их в шкурничестве, непомерных требованиях. За ней выступила и вся социалистическая пресса.

Еще в самом начале движения центральный орган с.-д. меньшевиков „Рабочая Газета“ наставительно писала:

„И в 1905 г., и в 1917 г., армии железнодорожных тружеников пришлось играть решающую роль в судьбах революции. Но как различна эта роль. В 1905 г. наивысшей высоты достигла ревелюционная волна в момент всероссийской железнодорожной забастовки. Тогда железнодорожные рабочие и служащие содействовали революции тем, что не работали: теперь они могут спасти и спасают завоевания революции тем, что работают, работают до изнеможения при самых тяжелых условиях“.

(„Рабочая Газета“ № 45 от 2-го мая 1917 г.)

В таком точно духе высказывалась и вся остальная социалистическая пресса, боясь резко осудить, как это делала буржуазная пресса, движение железнодорожников и выступая в роли уговаривателей с призывом к „самоограничению „во имя защиты завоеваний революции и т. д.

Исключением в этом хоре уговаривателей звучал резкий, определенно высказывавшийся за железнодорожников голос большевиков.

„Рабочие и мастеровые,—писала „Правда“,—решили прибегнуть к крайнему средству, к забастовке. Так оно и должно было случиться. Вместо решительных мер к изысканию средств насчет капиталистов, приведших страну к гибели, министры-соглашатели ставят рабочих—перед фактом раззоренного хозяйства; вместо политики мира, которая одна только оздоровит страну, они зовут наступать, т. е. продолжать эту империалистическую войну“.

(„Правда № 69 от 13-го июня 1917 г.).

Руководящие органы Союза, начиная с ЦК Всероссийской Конференции, узловых и дорожных комитетов и кончая районными, отнеслись к об'явленной забастовке резко отрицательно. Они выносили резолюции протеста, обвиняя рабочих депо и мастерских в несознательности, измене революции и т. д. Чем выше был союзный орган, тем решительнее он обличал, иногда совпадая с тоном буржуазной прессы.

Особенно ярко проявилась эта черта в телеграмме ИК конференции, которая мало чем отличалась от официальных правительственных сообщений старого режима.

Этот документ настолько характерен для политической физиономии всероссийского органа союза, что его следует привести целиком:

„Исполнительный Комитет вашей конференции,— говорилось в телеграмме от 23-го мая за № 72, разосланной по всей сети ж.д.,—не может скрыть от вас, что безответственно злонамеренные люди задались целью во что бы то ни стало создать железнодорожную забастовку. Делают ли они это с целью облегчить врагам довести войну до победного конца и, тем самым, способствовать контр-революции или для каких либо других провокационных целей...—Исполнительный же Комитет знает по убеждению, что забастовку в настоящее время иначе, как провокационным актом, вся страна не поймет, и армия обрушится на нас с проклятием и будетправа. Товарищи, послушайтесь голоса рассудка, не берите на себя из-за экономической нужды несмываемого позора предателей свободы. Верьте, что Исполнительный Комитет, при поддержке Совета Рабочих и Солдатских Депутатов, прилагает все меры к удовлетворению ваших справедливых материальных нжуд". („Голос железнодорожника" № 3 от 4-го июня 1917 г.).

Телеграмма, разосланная по всей сети, вызвала сильное возмущение и негодование среди рабочих Московского и Петроградского узлов, еще более сгустив напряженную атмосферу. Недоверие, проявленное рабочими к ИК конференции еще в начале конфликта, теперь вылилось в прямо враждебное настроение. Попытка ИК конференции взять на себя улаживание конфликта окончательно стала безнадежной. Руководство переходит в руки Исполнительного Комитета Петроградского Совета Р. и С. Д. Последний становится перед фактом этой телеграммы, в которой ссылается на поддержку и связь его с ИК конференции, и спешит отмежеваться от этого литературного произведения и призвать своих „товарищей" к порядку. В заседании своем от 30-го мая Исполнительный Комитет выносит следующую резолюцию.

„1. Считает необходимым заявить, что о телеграмме этой, об'ясняющей возникновение вопроса о забастовке ж.-д. служащих агитацией „злонамеренных людей" и самую забастовку об'являющей заранее провокационным актом, ИК был совершенно не осведомлен.

2. Самое содержание телеграммы ИК считает недопустимым, возбуждающим справедливое негодование железнодорожных рабочих и способным только нарушить правильное течение работ на железных дорогах и в железнодорожных мастерских.

3. Лутугин (председатель Исполнитнительного Комитета конференции.—А. Т.) отзывается из железнодорожной комиссии Исполнительного Комитета Совета Р. и С. Д.“ (папка № 56 А. О. Р. Протоколы заседаний Исполнительного Комитета Петроградского С. Р. Д.).

В ответ на эту резолюцию ИК конференция с своей стороны выгораживает Лутугина и заявляет: что „цитируемая в постановлении вашем в выдержках телеграмма от 23-го мая за № 72 является не единоличным его обращением к железнодорожникам, а постановлением ИК“.

Вслед за ИК конференции выявили свое отношение к забастовке и главные дорожные комитеты Московского и Петроградского узлов. Резолюции обще-узловых собраний порицают выступление. Но тон их обращения уже не шельмующий, а аппелирующий к „благоразумию“ и т. д. За Москвой и Петроградом последовали и другие органы союза (Одесский районный комитет, 2-й Делегатский С'езд Моск.-Винд.-Рыбинской ж. д., комитет Балтийской линии Сев.-Западной ж. д. и т. д.). Отношение их к об'явленной забастовке было также отрицательно.

В такой враждебной к выступлению стачечников атмосфере вмешательство Петроградского Исполнительного Комитета предотвратило общеузловую забастовку. Вопрос передали в специальную комиссию Министерства Путей Сообщения под председательством тов. министра Морацевича.

Выступление рабочих депо и мастерских Московского и Петроградского узлов дало толчек к движению и среди других групп железнодорожников, рабочих службы пути и машинистов, т. е. наиболее пролетарской части.

В конце мая и особенно в начале июня сильное брожение, переходящее временами в активные выступления, наблюдалось во всех концах России—в Киеве, на Юго-Западных ж. д., Перми, Царицыне, Туле, Рыбинске и других местах. Это движение, как и выступление рабочих депо и мастерских Московского и Петроградского узлов, возникает, как правило, помимо и даже вопреки воле органов союза. Но в отличие от центрального, оно носит более стихийный, разрозненный характер.

29-го мая пред'явили ультиматум Временному Правительству рабочие и служащие ст. Новый Порт Николаевской ж. д. в количестве 500 человек.

10-го июня собрание рабочих и служащих Финляндской ж. д. постановило начать с 15-го июня всеобщую забастовку на дорогах в восточной Финляндии, если к тому времени не поступит ответа Сената на ходатайство о повышении окладов содержания („Новая Жизнь“ № 46 от 11-го (24) июня 1917 г., „Соц.-Дем.“ № 80 от 13-го (26) июня 1917 г.).

Рабочие Перовских мастерских депо ст. Сортировочная, и вагонных мастерских ст. Москва, Московско-Казанской жел. дор., в начале июня также пред'являют требования об установлении минимума заработной платы. С этой целью они посылают делегацию в Петроград, но ничего не добиваются. Тогда, на общем собрании, рабочие перечисленных мастерских пред'являют ультиматум администрации: „если в трехдневный срок требования их не будут, наконец, удовлетворены, они забастуют“ („Соц.-Дем.“ № 103 за 1917 г.).

Как правило, пред'явленные требования или сразу отклонялись Временным Правительством, или после рассмотрения их в разного рода комиссиях. После этого обычно железнодорожники пред'являли ультиматумы с угрозой забастовки. Тщетность усилий разрешить конфликты мирным путем вызывала то там, то здесь частичные стихийные забастовки. Правда, все они были кратковременны. Сразу же в ответ на активное выступление правительство и администрация железных дорог спешили с полным или частичным удовлетворением пред'явленных рабочими требований. Редко, как это было на Моск.-Казанской ж. дор., администрация соглашалась удовлетворить требования, не доводя дело до забастовки. В подавляющем большинстве случаев, требования удовлетворялись лишь после того, как вспыхивала забастовка.

Так было на Николаевской ж. д. в 1-ом участке Службы Тяги, в паровозных мастерских и с машинистами, на Восточно-Финляндской ж. дор., на Владикавказской ж. д. с ремонтными рабочими Службы Пути на линии Батайск—Степная и т. д.

В некоторых случаях удовлетворение пред'явленных требований осуществлялось самими рабочими явочным порядком. Так, общее собрание мастеровых и рабочих главных мастерских 1-го и 6-го участков Службы Тяги Сев.-Западной жел. дор. 13-го июня, заслушав сообщение Временного Правительства о неприемлемости для него часовой оплаты труда мастеровых и рабочих, постановило:

„Мы считаем себя неудовлетворенными таким решением вопроса и оставили в силе наше постановление от 15-го апреля 1917 года о часовой оплате труда, которую будем проводить всеми, имеющимися в нашем распоряжении, средствами“ („Новая Жизнь“ № 49 от 15-го июня 1917 г.).

Майско-июньское движение внешне выражало крушение тех широко-распространенных в первое время среди большинства железнодорожников иллюзий, что само Временное Правительство заботится о нуждах трудящихся, без давления снизу, путем активных выступлений. Этих иллюзий придерживались широкие массы железнодорожников, как мы видели, вплоть до окончания работ плехановской комиссии, которая разбила надежды, возлагавшиеся до того на Временное Правительство.

В результате своего движения в мае и июне железнодорожные массы вплотную подходят к определению социальной природы Временного Правительства.

Весь опыт их экономической борьбы приводил к сознанию, что Временное Правительство буржуазно, что не с его помощью можно добиться улучшений, а борясь против него. А вместе с тем—вскрывалась и роль социалистов, как проводников буржуазной политики. Так, в заявлении, опубликованном в „Правде“ ссогласия более двух тысяч рабочих Николаевской ж. д., говорилось:

„Мы, техники, мастеровые и рабочие Николаевской ж. д., просим членов Совета не откалываться от нас и прислушиваться к нашему голосу, просим вас вырвать наших товарищей—министров-социалистов — из буржуазного Временного Правительства, так как они нам ни в чем не помогают, даже в вопросе об улучшении нашего материального положения, а мешают много. Мы им пороги отбили, а толку мало, живем голодные.

Мы больше к ним не пойдем, и хотя бастовать не хочется, но придется, если ноги наши отказываются носить на работу нас, голодных. Наши министры-социалисты помогают министрам буржуазии вызвать железнодорожную забастовку и тем провалить революцию“.

Но лишь наиболее пролетарская часть железнодорожников, рабочие и мастеровые депо и мастерских, в результате майского движения окончательно освободилась от всех остатков мелко-буржуазных взглядов на Временное

Правительство и его политиков и всецело стала на почву классовой борьбы. Для подавляющего же большинства железнодорожников, майское движение еще не выражало окончательно такого перехода. Оно лишь было признаком крушения полного бессознательного доверия Временному Правительству и его политике, было лишь показателем поднятия политического сознания, признаком того, что в мелко-буржуазных иллюзиях и взглядах широких масс образовалась трещина.

Поэтому, в начале июня тактика простого использования несознательного доверия с призывом к патриотизму, гражданскому чувству и т. д., становится об'ективно невозможной.

„Не прекращающиеся волнения среди железнодорожников, волнения, грозящие иногда вылиться в забастовку,—писал Испол. Комитет Всерос. Жел. Конференции в своем обращении к Временному Правительству от 20-го июля, — вынуждают указать, что мотив об отсутствии средств у государства, оказавший на железнодорожников действие, в настоящее время утратил значение и убедительность, равно как утратило значение и постоянное обращение к патриотическому чувству, что при создавшемся положении неотложной необходимостью является установление соответствия в материальном положении железнодорожников с рыночными ценами на труд. К сему ИК прибавляет, что если Временное Правительство не изыщет средств для материального улучшения железнодорожников, то ИК будет не в силах удержать всю железнодорожную массу от пред'явления требований и предотвратить назревающую забастовку“ [1]).

Майско-июньское движение не разрешило вопроса о материальном положении железнодорожников, так как наступившая вскоре после июльских дней реакция привела к почти полному замиранию стачечного движения. Лишь в середине августа, когда снова поднялась волна забастовок, движение за заработную плату привело к всероссийской железнодорожной забастовке.

[1]) Обращение это ИК постановил не оглашать в печати и не доводить до сведения главных ж.-д. комитетов впредь до выяснения результатов данного обращения. Последнее постановление было принято большинством 5 против 2.

(Из журнала заседания Исполнительного Комитета Всероссийской Железнодорожной конференции № 28 от июня 1917 г.).

ГЛАВА V.

Образование союза мастеровых и рабочих и партия большевиков.

Мы уже отмечали обособленность рабочих мастерских и депо от общесоюзного движения железнодорожников. С особой силой это проявилось во время майского движения рабочих Петроградского и Московского узлов за повышение заработной платы. В результате резко отрицательной позиции руководящих органов союза и особенно Исполнительного Комитета Всероссийской Конференции к их движению в мае, эта обособленность приняла, как мы видели, форму открытого недоверия и непризнания себя в какой-либо связи с существующей организацией железнодорожников. Фактически такое отношение между ними наблюдалось и до этого, так как большинство рабочих депо и мастерских входили или в союз металлистов, или деревообделочников. Но близость их к движению остальных групп железнодорожных рабочих и служащих и свои особые интересы постоянно заставляли их думать о самостоятельном об'единении для защиты своих экономических требований. Майский конфликт остро поставил перед ними необходимость такого об'единения.

И когда Министр Путей Сообщения Некрасов, не соглашаясь на передачу конфликта в примирительную камеру, как предлагали рабочие Петроградского и Московского узлов, настаивал на разрешении его в Исполнительном Комитете Всероссийской Конференции, то представители обоих узлов на совместном заседании 17-го мая, приняли между прочим, следующее постановление:

> „Заявить Министру Путей Сообщения, что защиту своих экономических и правовых интересов, будем проводить самостоятельно, через свою профессиональную организацию, не доверяя этого никаким другим организациям“.

Под „другими организациями“ имелись в виду никто иные, как органы железнодорожного союза и, в первую очередь, Исполнительный Комитет Всероссийской Конфе-

ренции. Существовавшее до того фактическое расхождение между Всероссийским Союзом и рабочими депо и мастерских, таким образом, было организационно оформлено, в виде откола от него и образования самостоятельной профессиональной организации.

На том же заседании по вопросу о дальнейшей организационной работе было принято следующее решение:

> „Мы, представители рабочих ж.-д. депо и мастерских г.г. Петрограда и Москвы, из факта одновременного возникновения в обоих городах совершенно одинаковой инициативы в деле организации самостоятельных профессиональных союзов рабочих депо и мастерских — убедились в жизненности и соответствии задачам момента этого нашего начинания.
>
> В виду этого, нами решено раздвинуть рамки наших союзов г.г. Петрограда и Москвы и приступить к организации Всероссийского Союза рабочих и мастеровых ж. д. мастерских и депо" („Рабочая газета № 65 от 26-го мая 1917 года).

Так, в результате майского движения было заложено основание Всероссийского Союза мастеровых и рабочих.

Принципы организации нового союза коренным образом отличались как от основ общей всероссийской организации железнодорожников, строившейся по территориальному признаку, так и профессиональных об'единений других групп и категорий железнодорожных рабочих и служащих, организовывавшихся по узким корпорациям и цехам.

Новый союз строился строго на классовой основе. Стремясь об'единить всех трудящихся на железных дорогах, он, в то же время, определял членство с классовой точки зрения. Членами Всероссийского Железнодорожного Союза, как мы видели, могли быть все, начиная от подметальщика и кончая министром, т. е. членство определялось на основании формального признака их работы на транспорте. По § 9 Устава союза мастеровых и рабочих, все лица, занимающие административные посты, связанные с увольнением, наблюдением, наложением штрафов и взысканий на рабочих и служащих не могли состоять членами его. Первый принцип членства затемнял, затушевывал и извращал ясность и отчетливость классовых взаимоотношений, второй, напротив, освещал их.

В отличие от профессиональных об'единений других групп и категорий железнодорожных рабочих и служащих,

организовавшихся по узким корпорациям и цехам, союз мастеровых и рабочих об'единял железнодорожников по производственному принципу.

Свои задачи союз не ограничивал узкими рамками трэд-юнионистской борьбы за улучшение материального положения своих членов. Участие в общеполитической борьбе пролетариата считалось одной из важных задач союза. В обращении правления говорилось, что экономическая борьба идет рядом с политической, союз координирует свои действия с социалистическими партиями.

Классовая основа нового союза выразилась и в том факте, что, в отличие от обоих видов об'единения рабочих и служащих на железных дорогах, он вошел в Центральное Бюро Профессиональных Союзов, рассматривая, таким образом, себя лишь как часть общероссийского движения рабочего класса.

В начале организации союза ему пришлось столкнуться с тем фактом, что большая часть рабочих депо и мастерских состояла в профессиональном союзе металлистов. Это на первых порах тормозило работу по созданию союзного аппарата. Но вскоре это препятствие было устранено. Рабочие, состоявшие членами союза металлистов, решили единогласно присоединиться к образовавшемуся союзу мастеровых и рабочих Петроградского и Московского узлов. А с союзом металлистов была установлена постоянная связь.

В этом движении за образование классового союза на ж. д. руководящая роль принадлежала партии большевиков. Можно сказать, что союз мастеровых и рабочих был создан, главным образом, исключительно ее усилиями.

Состав руководящих органов союза в подавляющем большинстве состоял из большевиков. Первый временный президиум об'единенного правления Московского и Петроградского узлов состоял из 3 большевиков (причем за ними были места председателя, его товарища и казначея), 1 соц.-дем. межрайонца (секретарь) и двух членов соц.-рев. Председателем президиума был Ананьев (большевик), тов. председателя—Афанасьев (большевик), Иванов (с.-р.), секретарями: Хаин (межрайонец), Голубев (с.-р.) и казначеем—Нейман (большевик).

Еще больше преобладали большевики в Москве. На учредительном собрании союза 10-го июля 1917 года из 29 человек, избранных во временное правление, 20 человек были членами партии большевиков, а избранный президиум целиком состоял из них: Вот его состав:

председатель Кухмистеров, 2 товарища председателя: Андреев и Журавлев, казначей—Ежак, секретарь Амосов.

Значение откола рабочих депо и мастерских Петроградского и Московского узлов от всероссийского об'единения железнодорожников не ограничивалось лишь желанием иметь самостоятельную профессиональную организацию и вести свою самостоятельную классовую политику, не зависимую от Всероссийского Железнодорожного Союза. Союз ставил перед собой более широкие задачи. По мысли его инициаторов и руководителей он должен был стать параллельной организацией, конкурирующей с существующим Всероссийским Железнодорожным Союзом, т. е. иными словами организацией, претендующей стать центром движения железнодорожников в их экономической и политической борьбе.

„Союз,—говорилось в первом обращении правления, -должен стать пролетарским центром, вокруг которого об'единятся все трудящиеся на железных дорогах России в противовес Всероссийскому Железнодорожному Союзу („Правда“ № 92 от 10-го июня 1917 г.)

Историческое значение образования союза мастеровых и рабочих заключалось именно в этой борьбе за полупролетарские и мелкобуржуазные слои железнодорожных служащих и рабочих за высвобождение их из под буржуазного влияния и направления их движения в русло общеклассовой борьбы пролетариата.

Но идея организации единого классового профсоюза в противовес всероссийскому об'единению в начальный период строительства союза не могла быть еще актуально организационной задачей момента. Перед ним стояла непосредственная задача об'единения во всероссийском масштабе рабочих ж.-д. мастерских и депо. Организация последних в глазах руководителей союза являлась необходимой первой ступенью к созданию единого классового профессионального об'единения железнодорожников всех служб. Всероссийский Союз мастеровых и рабочих, по их мысли, должен был послужить надежным фундаментом для будущего, более широкого об'единения железнодорожников. Поэтому, в обращении об'единенного правления от 12-го июля говорилось:

„Союз пока об'единяет мастеровых и рабочих ж.-д. мастерских и депо Петроградского и Московского узлов. Правление предпринимает уже шаги в направлении организации рабочих и низших служащих на железных дорогах вокруг этого центра. В этих

целях в ближайшее время созывается Всероссийский С'езд мастеровых и рабочих жел.-дор. мастерских и депо („Правда“ № 94 от 12-го июля 1917 г.).

Расширение союза за пределы Москвы и Петрограда было закончено лишь после Октябрьского переворота. Учредительный Всероссийский С'езд мастеровых и рабочих удалось созвать лишь в декабре месяце, а до этого времени союз обнимал только рабочих указанных двух узлов.

Еще в самом начале об'единительного движения рабочих депо и мастерских в свой самостоятельный союз, в Москве была сделана попытка создания сразу общего союза на железных дорогах в местном масштабе.

Во главе этого движения встал районный совет Московского ж.-д. узла, руководимого партией большевиков. Призыв совета нашел широкий отклик в массах. Вопрос был поставлен на одном из его заседаний. Руководители Всероссийского Союза, в лице главных дорожных комитетов Московского узла, оказывали резкое противодействие осуществлению этого начинания. Их предложение отказаться от создания единого профсоюза, помимо существовавшего, было отклонено пленумом совета.

К этому времени выяснилось мнение и широких масс железнодорожников. Почти во всех мастерских и депо Московского узла на общих собраниях был принят устав нового союза. Отражением этих настроений масс был бойкот ими в Москве и в Петрограде выборов на Учредительный Всероссийский С'езд.

Но на первом же делегатском собрании выяснилось, что движением за образование нового союза захвачены лишь рабочие Службы Тяги и, отчасти, рабочие Службы Пути, а из других служб, кроме членов партии большевиков, никто не желал вступать в него.

Таким образом, попытка создать в Москве союз, который обнимал бы всех рабочих и служащих железных дорог Московского узла, не удалась. Как в Москве, так и в Петрограде, фактически дело ограничилось созданием союза мастеровых и рабочих ж.-д. депо и мастерских.

Но начало было положено, впереди предстояла борьба за руководящее положение и влияние на движение железнодорожников.

Теперь оба союза, Петроградский и Московский, сосредоточивают свою работу, главным образом, на создании Всероссийского Союза мастеровых и рабочих и защите текущих экономических требований своих членов.

К этому времени закончился Учредительный Всероссийский С'езд, на котором был избран новый Всероссийский Центральный Исполнительный Комитет железнодорожников — Викжель. Союз должен был определить свое отношение к нему.

Толчком к обсуждению этого послужил вопрос о 1% отчислении в пользу Всероссийского Союза. Дело в том, что Всероссийский Учредительный С'езд железнодорожников ввел в пользу Викжеля 1% членского взноса с каждого железнодорожника и этот процент, на основании бывшего раньше распоряжения или, вернее, соглашения с Министром Путей Сообщения Некрасовым, высчитывался механически, непосредственно бухгалтерией ж. д., и передавался Викжелю и его периферийным органам Управлениями дорог.

Большинство рабочих Московского узла платить не хотели, часть членов правления союза мастеровых и рабочих также были за то, чтобы не платить. Отказ уплачивать членские взносы в общесоюзные органы, понимался, как об'явление Викжелю открытой войны.

Московское правление профсоюза мастеровых и рабочих, во главе с тов. Амосовым, стояло за то, чтобы членские взносы не уплачивать и открыть кампанию против Викжеля на митингах и собраниях, под лозунгом „не платить".

Время от выступления ген. Корнилова до Октябрьского переворота был периодом наступления открытой гражданской войны, разводившей борющиеся силы по противоположным сторонам баррикад. Союзу мастеровых и рабочих приходилось проводить комбинированную тактику взрывания Викжеля и извнутри, и извне. Практика классовой борьбы кануна Октября и самого переворота примиряла обе точки зрения.

ГЛАВА VI.

Борьба за контроль и управление дорогами.

Вопрос об изменении отношений и порядков на железных дорогах для широких масс железнодорожников имел не менее жизненную остроту и настоятельность, чем вопросы заработной платы.

К разрешению его железнодорожники подошли по иному. Они не проявляли той нерешительности, того терпения, как в экономической борьбе. Обычные мотивы патриотизма и доверия к Временному Правительству, которые, как мы видели, сдерживали на первых порах движение за повышение заработной платы, здесь не имели такого влияния. Это понятно. Борясь за улучшение своего материального положения, железнодорожники сталкивались прямо с Временным Правительством. А к его политике они в массе были проникнуты доверием. Во втором же случае движение было направлено непосредственно лишь против администрации, к которой они, наоборот, питали глубокую неприязнь и недоверие. Конечно, и здесь борьба, в сущности, была направлена также против Временного Правительства, но лишь косвенным путем. Но политическая и экономическая связь последнего с высшей администрацией была скрыта от большинства железнодорожников вплоть до наступления реакции после июльских дней. До этого же железнодорожники в своем движении проводили между ними довольно резкое различие. Этому, между прочим, не мало содействовала политика Министра Путей Сообщения Некрасова.

В отличие от борьбы за повышение заработной платы, железнодорожники с первых же дней революции решительно вступают на путь коренной ломки старых дореволюционных отношений и порядков на железных дорогах.

В первый момент главное внимание их, естественно, обращалось на уничтожение всего того, что было связано с самодержавным строем. Мы уже видели, как скоро и основательно была проделана массами чистка железных дорог от всех учреждений этого строя и его наиболее ярких представителей.

Но это был первый шаг. Движение шло гораздо дальше простого уничтожения самодержавно-полицейского режима на железных дорогах.

В сознании большинства железнодорожников февральско-мартовский переворот с самого начала преломляется, как народная революция. Поэтому, и государственное строительство в новых условиях не мыслилось ими без активного ближайшего участия в нем самих трудящихся. С особой силой они прониклись таким взглядом в отношении управления железными дорогами. Главный предприниматель, владевший 70% всей железнодорожной сети, — самодержавие, пал. Естественно в их глазах железные дороги становились собственностью народа. Отсюда они логически умозаключали, — кому же, как не части этого народа—железнодорожникам и должно быть вверено это народное достояние. Такие представления примитивного демократизма были широко распространены среди железнодорожников.

После переворота они в массе действительно иначе оценивали свое положение на транспорте. Они подходили к нему с психологией победителя, считали себя равными и в одинаковой степени ответственными за нормальный ход работы транспорта. Поэтому, массы уже не удовлетворялись существованием на железных дорогах обычного нормального буржуазно-капиталистического режима. Чисто стихийно они внесли в него целый ряд ограничений и изменений, требуя своего места, своего голоса в вопросах управления. Эти требования железнодорожников особенно обострились в связи с господствовавшими здесь хищениями, взятками и т. п. злоупотреблениями высшей администрации и политической реакционностью — все это понуждало массы к активному вмешательству в производственную жизнь транспорта.

Движение за участие в управлении железнодорожным хозяйством вылилось, прежде всего, в форму контроля и наблюдения над деятельностью администрации.

В этом вопросе подавляющее большинство железнодорожников было единодушно и радикально настроено. Источник этого радикализма, как мы увидим ниже, был различен у отдельных групп железнодорожных служащих и рабочих, как различны были и пути, которыми они подходили к нему.

Всех их об'единяло одно общее стремление, — через вмешательство в управление оградить себя от произвола высшей администрации, а транспорт—от последствий ее бесконтрольного хозяйничания.

С первых же шагов рабочие и служащие не оставили, кажется, ни одной области железнодорожного хозяйства без своего контролирующего вмешательства. Они врывались со своими указаниями, предложениями и требованиями и в область внутреннего распорядка, и в область быта рабочих и служащих (медицинская часть, продовольственная, жилищная и т. д.), и, наконец, в область административно-технического управления.

Уже в первых числах марта Временное Правительство, обеспокоенное этим движением, обращается с призывом ко всем рабочим и служащим „отказаться от немедленных самостоятельных шагов, которые могут нарушить правильную работу, столь необходимую в современных условиях войны и водворения власти", и здесь же давало обещание в скором времени разрешить вопрос о представительстве служащих и рабочих в управлениях железных дорог.

Временное Правительство так было напугано движением, что даже решилось давать такие, опасные с буржуазной точки зрения, обещания, как право представительства рабочих и служащих в органах управления.

Оснований к такой панике у Временного Правительства было более чем достаточно. В течение какого нибудь месяца на большинстве железных дорог местные и районные комитеты осуществляли уже фактически контроль над управлением, требуя об'яснений у администрации по каждому более или менее сомнительному по своей целесообразности распоряжению и вообще входя во все мелочи железнодорожного хозяйства. Можно сказать, что буквально ни один вопрос управления не проходил мимо их внимания. Насколько был широк захват контроля и наблюдения на железных дорогах, можно видеть хотя бы из приблизительного перечня вопросов, рассматривавшихся местными и районными комитетами союза.

Последние занимались, начиная от самых мелких вопросов, вроде личных просьб о прибавках, о пособиях, жалоб на действия начальства, и кончая такими вопросами, как снабжение топливом, металлами, ремонт подвижного состава, увеличение рабочей силы в мастерских и т. д.

Администрация, понятно, не хотела примириться с таким положением. Она проявляла сопротивление каждой попытке такого союзного контроля. Особенно упорно она сопротивлялась в области административно-технических вопросов управления, вполне основательно видя в этом посягательство на ее монопольное право по своему усмотрению распоряжаться на железных дорогах. Она скорее соглашалась на полную передачу в руки союза отдельных

отраслей железнодорожного хозяйства, касающихся бытовых условий (учебная, медицинская, продовольственная и т. д.), чем на предоставление каких-либо даже самых минимальных прав контроля и вмешательства в ее административно-техническую деятельность.

На расширение влияния органов союза она отвечала скрытым саботажем, желая показать всю гибельность для дорог вмешательства рабочих и служащих „не в свое дело“.

Под влиянием саботажа, затруднения в железнодорожном движении принимали угрожающий характер. „Не хватало“ металлов в то время, как на дорогах зачастую лежали без использования „забытые“ запасы. То же самое было и с топливом и т. д.

При таких условиях контроль над деятельностью администрации, как он вылился в первое время, становился явно недостаточным. Теперь нужно было не только оградить транспорт от злоупотреблений и неправильных действий администрации, но и предупредить последствия ее скрытого саботажа. Вместо обычного контроля, от случая к случаю, органы союза начинают систематически вмешиваться в разрешение вопросов управления, выносят по своей инициативе целый ряд мероприятий и предложений, предупреждающих расстройство движения или затруднения в работе мастерских, депо. „Заботясь о приведении в исправный вид паровозов,—читаем мы в отчете деятельности главного дорожного комитета Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д.,—комитет вошел с предложением в Управление дороги организовать специальную техническо-транспортную комиссию и содействовать привлечению военно-пленных к работам в депо и мастерских за отсутствием квалифицированных рабочих. Был урегулирован вопрос о заработной плате поденным рабочим и т. д.“ („Голос Железнодорожника“ № 22—1917 г.). То же наблюдалось и по другим дорогам. Так, например, центральный комитет Александровской дороги 7-го июня на заседании решает вопрос об увеличении рабочей силы мастерских и депо, Службы Тяги и др.

В еще более широких размерах вмешательство в управление проводилось на Московско-Киево-Воронежской ж. д. Киевский Районный С'езд железнодорожников постановил: „1) Произвести обследование об общем положении дела на Московско-Киево-Воронежской ж. д. 2) Выработать совместно способы ее оздоровления. 3) По мере надобности указывать на эти способы администрации, так как с'езд имеет сведения, что некоторые депо и главные мастерские (ст. Конотоп) имеют избыток того, чего не

хватает другим, и что путем разумного перераспределения сил и средств можно значительно улучшить, если не вполне исправить, общее дело“ („Голос железнодорожника“ № 8 от 21-го июня 1917 г.). Так, от местных частичных мероприятий круг компетенции комитетов постепенно расширялся до общего регулирования железнодорожного хозяйства.

Захватывая постепенно под свой контроль все стороны управления, железнодорожники, тем самым, радикально изменяли и взаимоотношения с администрацией, которая теперь уже получала от них распоряжения и указания о принятии тех или иных мер, об отмене других. Эти отношения явно принимали характер известного подчинения администрации комитетам рабочих и служащих.

Администрация, как мы уже отмечали, упорно сопротивлялась подобному порядку вещей. Массы, в свою очередь, также не могли мириться с препятствиями, которые ставила администрация их влиянию и роли в управлении. На этой почве создавались между ними многочисленные конфликты, которые вели к смещению и увольнению отдельных представителей администрации, не согласных с новыми порядками. Кроме этого, у рабочих и служащих было не мало и других причин и поводов к смещению и увольнению отдельных представителей администрации: политическая реакционность, взяточничество, казнокрадство, неспособность перейти к новым методам управления и т. д. Так, общее собрание служащих и рабочих 1 участка Службы Пути Николаевской ж. д. 7-го мая потребовало „немедленного удаления Начальника участка инженера Панова“ под угрозой забастовки, мотивируя свое требование „грубостью, угрозой заменить рабочих китайцами и расчетом тех, которые по убеждению не подходят к его монархическим взглядам“ („Голос Железнодорожника“ № 4 от 7-го июня 1917 г.). Тем же мотивируют свое постановление об увольнении инженера Вальда, Начальника службы телеграфа, рабочие и служащие Александровской ж. д., а именно „грубое обращение, невнимательное отношение к нуждам служащих и многие неправильности по службе“ („Голос Железнодорожника“ № 10 от 29-го июня 1917 г.).

Нужно сказать, что подобные отстранения, принявшие массовый характер, диктовались не только соображениями политического и морального порядка, но и влиянием их на правильный, нормальный, без перебоев процесс производства на транспорте. Так, в телеграмме рабочих Тульских железнодорожных мастерских от 26-го июня, посланной в главный дорожный комитет, мы читаем:

„Настоящим удостоверяется, что мастеровые, служащие и рабочие Тульских мастерских в сознании своих гражданских обязанностей и гражданского долга и в интересах правильного хода работ в Тульских мастерских, постановили немедленно отстранить и. д. Начальника мастерских Протопопова, его помощника Краснова, мастера Попова и Начальника Службы Тяги Калину. Мы обязуемся,—говорилось в телеграмме дальше,—что нормальный ход работ в мастерских не будет прерван ни на одну минуту. Мы заявляем, что над нами так долго смеялись и глумились, что мы больше не можем терпеть...“

Главный дорожный омитет вынужден был постановить:

„В виду обострившихся отношений между Начальником Службы Тяги инженером Калина и мастеровыми и рабочими Службы Тяги и во избежание могущего быть от этого ненормального явления приостановки в работе мастерских и депо, что может подорвать транспорт, предложить Калине немедленно, в трехдневный срок, подать в отставку“.

(„Голос Железнодорожника“ № 14 от 13-го июля 1917 г.).

Движение за смещение и увольнение, таким образом, было самым тесным образом связано с осуществлением контроля и наблюдения над деятельностью администрации. Но в отличие от последнего — оно носило более стихийный характер. Инициатива этого движения шла, главным образом, с низов железнодорожных масс рабочих и служащих, которые руководствовались при этом исключительно пролетарским чутьем и революционными мотивами. Именно низы в лице своих общих собраний или местных комитетов проявляли наибольшую активность и творчество в этой области. Чем выше по союзной лестнице вставал этот вопрос, тем в более смягченной форме он находил свое решение. Как правило, главные дорожные комитеты не утверждали постановления низовых ячеек союза без предварительного расследования в паритетных комиссиях, которые или утверждали требования низов под влиянием их угроз забастовать и т. д., или, как было в большинстве случаев, ограничивались переводами их на другие дороги, или, наконец, что было редко, не удовлетворяли требования низовых ячеек, настаивая на обратном принятии смещенных лиц, предлагая установить более нормальные отношения.

Массы мало считались с решениями примирительных камер и, когда последние не утверждали их решения, они просто напросто отказывались подчиняться. Инженер Наук, касаясь в своем докладе на Московском Совещании общественных деятелей в августе роли примирительных камер на железных дорогах, должен был констатировать всю фиктивность их решений.

„Я должен указать,—говорил он в подтверждение своих слов,—что как раз на Александровском заводе (Николаевской ж. д.—А. Т.) 2 мастера добились того, что в примирительной камере было разобрано их дело, причем число членов в этой камере от администрации и от служащих было равное... Примирительная камера этих двух мастеров оправдала... но, несмотря на это, они до сих пор сидят без места".

(Протокол совещания общественных деятелей в Москве от 6—8-го августа, стр. 126).

На верху союза, в Исполнительном Комитете Всероссийской Железнодорожной Конференции и Железнодорожной Комиссии Совета, господствовало плохо скрытое отрицательное отношение к этому движению, как и вообще к активному вмешательству в вопросы управления, и только давление низов заставляло, скрепя сердце, мириться с этим.

В свое утешение они могли разве только привести мнение Министра Путей Сообщения Некрасова, высказанное им в докладной записке Временному Правительству, что—„нельзя не отметить, однако, к чести железнодорожной семьи, что в процентном отношении эти установления остаются далеко позади других ведомств".

(А. О. Р. дело Канцелярии Совета Министров № 268 стр. 5—13).

Его преемник по Министерству Путей Сообщения Тахтамышев расшифровал этот процент, „стоящий" далеко позади других „ведомств".

„В настоящее время,—заявил он, в своем выступлении на Всероссийском Учредительном С'езде жел. дор.,—служащими устранено до 900 человек администрации".

(„Голос Железнодорожника" № 23 от 10-го августа 1917 г.).

Как видим, в абсолютных цифрах некрасовский процент выражался в весьма внушительной цифре: 900 человек за 4 месяца или более 200 человек в месяц и по 7 человек в день.

Такое вторжение рабочих и служащих в область назначения и увольнения явилось переходной ступенью к борьбе за выборное начало на железных дорогах. Отстранение, принявшее массовый характер, всякий раз вызывало опасность частичной приостановки или ослабления работ в тех или иных железнодорожных службах, депо и мастерских. Забота об обеспечении нормального хода работы в них ставила перед самими железнодорожниками вопрос о замещении отстраненного. При существовавшем явном недоверии к администрации решение вопроса обычно принимало характер выборов самими рабочими и служащими из своей среды кандидата на место уволенного.

Об этом весьма интересные сообщения сделал упомянутый выше инженер Наук на Московском Совещании общественных деятелей в августе:

> „На Северо-Западной железной дороге выброшено 65 человек... В главных мастерских Николаевской железной дороги и в паровозных мастерских осталось всего 3 мастера, а остальные все удалены... их замещают помощники сплошь и рядом по выборам самих мастеровых, т. е. рабочих“.

(Протокол Всероссийского Совещания общественных деятелей в Москве, стр. 125).

Под влиянием того же массового смещения администрации, районные и главные железнодорожные Комитеты также вплотную подходили к частичному осуществлению выборного начала у себя на дорогах. Так, центральный комитет М.-Курской и Нижегородской ж. д., в связи с массовым поступлением с мест сведений об отстранении и назначении новых администраторов, постановил: 1) Кандидаты должны быть назначаемы с ведома центрального комитета; 2) при сдаче дел должен присутствовать представитель центрального комитета; 3) новый администратор должен явиться в центральный комитет и изложить свои взгляды“ („Голос Железнодорожника“ № 14 от 13-го июля 1917 г.). Главный дорожный комитет Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д., например, просто запрашивал все районные комитеты: „в виду имеющейся вакансии Начальника станции Витебск.... кого хотели бы товарищи выбрать на указанную должность“. Можно было бы еще привести не мало подобных примеров из этой области.

Но как ни показательна была для движения борьба за выборное начало, она все же до Октябрьского переворота

не носила еще всеобщего массового характера. Разве лишь в отношении низшей администрации, как, например, мастеров железнодорожных мастерских и депо, начало выборности осуществлялось еще в довольно широких размерах. В отношении же высших административно-технических служащих оно применялось от случая к случаю, нося по большей части характер рекомендации того или иного кандидата перед вышестоящими союзными и советскими учреждениями. Осуществление же выборности администрации в развернутой форме наблюдалось, как исключение лишь на отдельных дорогах.

Вообще говоря, права и круг деятельности комитетов в области участия в управлении определялись чисто стихийно, в зависимости от соотношения сил на той или иной дороге.

Временное Правительство в лице Министра Путей Сообщения Некрасова особенно боялось такого характера движения. Не имея сил и средств остановить его, оно стремилось ввести деятельность комитетов в рамки известных обязательных норм. Наиболее ярким мероприятием в этом отношении являлся известный циркуляр Некрасова № 6321 от 27-го мая. По поводу его всей буржуазной прессой был поднят большой шум, как о документе, „вводящем не имеющие примера в мировой практике принципы коллективного управления“. В действительности он далеко отстоял от какой-либо попытки насаждения коллективного управления на железных дорогах.

> „Всероссийскому Железнодорожному Союзу в лице его комитетов, — говорилось в циркуляре, — должно принадлежать право самого широкого контроля и наблюдения за всеми отраслями железнодорожного хозяйства и вообще за деятельностью железных дорог, *но распорядительной власти на дорогах органы союза пока до решения Учредительного Собрания иметь не могут*“ (курсив наш.—А. Т.).

Последняя оговорка „о распорядительной власти“ фактически сводила широковещательное заявление о праве самого широкого контроля и наблюдения к простому протесту со стороны рабочих и служащих без реальной гарантии его осуществления в жизни. Это нетрудно выяснить из следующей части циркуляра:

> „В случае несогласия рабочих с тем или иным распоряжением,—говорилось в нем,—последний не вмешивается в эти распоряжения, а лишь заявляет в таких

случаях о своем несогласии подлежащим начальствующим лицам... При недостижении соглашения между районным (участковым) комитетом и начальствующим лицом, комитет сообщает о несогласии в главный дорожный комитет и Начальнику дороги, а в случае, если соглашение не достигнуто и во второй инстанции, главный дорожный комитет направляет дело в центральный орган союза и Министерство Путей Сообщения. Если, наконец, по каким либо причинам Министерство Путей Сообщения не может или затрудняется присоединиться к мнению железнодорожного союза, то оно входит с представлением по этому вопросу к Временному Правительству".

Такова схема взаимоотношений союза, как органа контролирующего, с администрацией на железных дорогах, за которую Некрасов в глазах „честной" буржуазии и особенно Совета частных дорог (об'единение акционерных обществ частных железных дорог) чуть не прослыл опасным „коммунистом", насаждающим социалистические принципы управления на железных дорогах.

В своей оправдательной записке на доклад Совета частных дорог Некрасов откровенно до цинизма изложил смысл своего циркуляра.

„Совершенно ошибочно утверждение Совета частных дорог, — писал он в упомянутой записке, — что циркуляр „фактически вводит не имеющие примера в практике мировые принципы коллективного управления железнодорожным делом".

И прямо указывает, что Совет частных дорог не туда смотрит, куда следует.

„Этот вывод делается из того права указания, контроля и наблюдения, какие предоставляются циркуляром комитетам железнодорожных служащих...[1]).

„В этом отношении необходимо, прежде всего указать, что во всех этих вопросах комитетам отведена строгая совещательная роль, окончательное же решение на всех инстанциях принадлежит начальствующим лицам, а в конечном счете — Временному Правительству"... „Всякому непредубежденному человеку должно быть ясно, что этот чисто правовой исход несомненно будет использован лишь в случаях особой

[1]) Подробно о сущности разногласий между Некрасовым и Советом частных дорог в этом вопросе мы разберем в следующей главе.

> исключительной важности, а во всех других решение последует в окончательном виде на первых ступенях, т. е. так, как решат начальствующие лица".

Циркуляр № 6321 со своими широковещательными уступками на словах и незначительными уступками на деле не мог быть реализован на практике, так как он далеко отставал от жизни. Подавляющее большинство железнодорожников отнеслось к нему резко отрицательно, за исключением Исполнительного Комитета Всероссийской Конференции железнодорожников.

Последний в своем обращении, как следует применять некрасовский циркуляр, заявлял, что теперь следует

> „доказать на деле, что, пользуясь предоставленными правами, железнодорожные служащие и рабочие понимают возложенные на них серьезные обязанности и если стремились к активному участию, то не ради желания захватить власть, а, наоборот, совместно с поставленными руководителями улучшить это дело"...

(„Голос Железнодорожника" № 9 от 25-го июня 1917 г.).

Ультра-соглашательская точка зрения Исполнительного Комитета не нашла, за малым исключением, отклика, она потонула во всеобщем голосе протеста железнодорожников против циркуляра.

Московский областной комитет, а за ним и собрание главных дорожных комитетов узла, об'единяющих 10 крупнейших дорог, решительно отмежевались от взгляда Исполнительного Комитета „сведения железнодорожных союзов к подсобной администрации роли" („Голос Железнодорожника" № 10 от 29-го июля 1917 г.) В своей резолюции Областной Комитет заявлял:

> „Сама жизнь уже предоставила ж. д. союзам широкий контроль и наблюдение за постановкой ж.-д. дела во всем его об'еме и за деятельностью административных лиц и органов управления на железных дорогах, а потому, циркуляр этот принять к сведению, а местным железнодорожным союзам предоставить полную возможность продолжать свою деятельность по пути дальнейшего расширения своих прав".

Лишь единицы из провинции — как главный комитет Юго-Восточных ж. д., приветствовали циркуляр Некрасова заявляя, что:

„категорически отвергает все выступления со стороны буржуазии (по поводу циркуляра А. Т.)—против действий Некрасова и выражает ему доверие, как первому нашему министру, откликнувшемуся на наши нужды".

Такого характера отношение к циркуляру было в тех провинциальных районах, где борьба за контроль не приняла таких больших размеров, как в Москве и Петрограде и циркуляр, поэтому, был известным завоеванием, укреплявшим позицию союза.

Пролетарская часть железнодорожников — рабочие мастерских и депо проявили резко классовое отношение к циркуляру Некрасова.

Так, районный С. Р. Д. Московского узла вынес резолюцию, в которой говорилось, между прочим, что

„действия Некрасова (циркуляр № 6321) и действия администрации, основывающие свои распоряжения на том циркуляре (приказ Начальника Ник. ж. д. за № 172), представляют собой проявление поднимающей голову реакции..." „требует отмены этого циркуляра"... и „чтобы во всех органах было обеспечено большинство за рабочими и служащими".

(Голос Железнодорожника" № 13 от 9-го июля 1917 г.).

В таких же резких выражениях шли протесты и со стороны остальной массы железнодорожников, преимущественно больших узловых центров, как Москва, Петроград, Харьков и др., которые также расматривали его, „как контр-революционный шаг, в категорической форме требовали его отмены".

Движение за контроль и управление при своей стихийности и массовости, таким образом, плохо поддавалось какому либо организующему оформлению сверху. Железнодорожники, как мы видим, совершенно не считались с писанными законами и инструкциями, исходящими от Временного Правительства. Такова была судьба не только циркуляра № 6321, но и почти всех мероприятий Министра Путей Сообщения Некрасова в этой области (инструкция о наблюдательных комиссиях и т. д.).

Железнодорожники создавали собственную конституцию у себя на дорогах и определяли ее рамки зачастую даже помимо своих же вышестоящих органов союза, сообразуясь исключительно со сложившимися соотношениями сил на дороге. Если даже порой идущие сверху законы и инструкции принимались железнодорожниками,

то не без внесения в них тех или иных существенных поправок. Во всяком случае массы либо отвергали, либо, в лучшем случае, корректировали коренным образом все идущие сверху предложения и указания.

Эта стихийно определяющаяся компетенция комитетов в области административно-технической с развитием революции вплотную приводила массы к задаче захвата власти в управлении железными дорогами в свои руки.

Уже в первых числах мая дороги Московского железнодорожного узла направили Министру Путей Сообщения Некрасову коллективный наказ с требованием предоставления организациям союза права на самоуправление и, в частности, право издания центральными комитетами обязательных постановлений в пределах дорог, что фактически являлось требованием передачи управления железными дорогами в руки рабочих и служащих. Эта попытка, как и аналогичная на Николаевской железной дороге, окончилась неудачей. Так и должно было случиться. В то время не было еще соответствующих политических условий (власти Советов) для осуществления перехода управления железными дорогами в руки союзных органов. Но самый факт этих попыток указывал на степень глубины движения на 3—4-м месяце революции.

Для рабочих и подавляющей массы низших служащих эта борьба за власть на железных дорогах связывалась непосредственно с желанием улучшить свое материальное положение. Именно в результате неудовлетворения Временным Правительством их экономических требований— они приходили к такой радикальной постановке вопроса об управлении железными дорогами.

Вот как разрешался этот вопрос в газете „Мысли Железнодорожника“ в связи с отказом Временного Правительства удовлетворить выставленные в конце мая требования повышения заработной платы рабочим и служащим Николаевской железной дороги:

„И Министр Труда Скобелев, и Министр Путей Сообщения Некрасов, и Совет Рабочих Депутатов,—писала газета,—ссылались на отсутствие денег в государственной казне“... и продолжала: „мы должны на железной дороге в кратчайший срок выработать столько денег, чтобы их хватило не только на удовлетворение наших требований, но и для пополнения государственной казны. А для этого, товарищи, мы должны взять ведение железнодорожного дела и хозяйства в свои руки... Мы будем работать день и ночь и мы создадим деньги. Установление исчерпывающего контроля на дороге и борьба

с хищениями есть тот временный выход, который может облегчить наше положение“ (газета „Мысль железнодорожника“ № 2 от 17-го июня 1917 г.)

Массы же были настроены еще более радикально. 29-го мая общее собрание рабочих и служащих в количестве 500 человек ст. Новый Порт Николаевской железной дороги вынесло постановление:

„Так как Министр Некрасов и администрация не идут навстречу нашим требованиям, находим нужным взять управление дороги в руки демократических комитетов“ (газета „Правда“ № 70 от 14-го июня 1917 г.).

В этих двух примерах достаточно ярко выявлен весь классовый смысл движения. Глубокое недоверие масс к способности буржуазии в обстановке войны и революции вывести страну из тупика хозяйственной разрухи и, тем самым обеспечить трудящимся сносные материальные условия—вот безусловно классовая основа движения.

Правда, известная, и притом значительная, часть рабочих и низших служащих, особенно в первые месяцы революции, не сознавали всей глубины и значения этого движения. Борьба за контроль и управление воспринимались ими, главным образом, с точки зрения интересов „защиты родины“ и борьбы за более демократический строй на железных дорогах. Здесь, как и в других вопросах движения, сказалось политическое влияние на них мелкобуржуазной части железнодорожников. Классовые тенденции движения масс за контроль и управление находили явно искаженное отражение в формулировке мелкобуржуазных руководителей союза. Для них, т. е. по преимуществу средних и не привилегированных слоев высших служащих, борьба за контроль и управление связывалась, главным образом, с стремлением активно участвовать в поднятии транспорта. Это стремление внешне мотивировалось патриотизмом, в основе же было ни чем иным, как желанием создать, в первую очередь, более демократические условия для продвижения по служебной иерархической лестнице.

Главным препятствием на пути к этому была старая система управления, основанная на строго бюрократической централизации. И они особенно решительно выступали против этой системы. В борьбе против нее их буржуазный радикализм окрашивался в анархо-синдикалистские цвета,—требованием перехода железных дорог в руки союза. Так, I-ая конференция социалистов-рево-

люционеров железнодорожников Московского узла 18-го июня приняла резолюцию, в которой говорилось, что

> „железнодорожный союз по мере роста его организованности должен добиться передачи в его руки, как самоуправляющейся единицы охраны железных дорог, их имущества и безопасности движения, в целях наибольшей демократизации и привлечения широких масс к делам управления железных дорог, проведения выборного начала при замещениивсех должностей и т. д.".

Состоявшийся вслед за московской конференцией Всероссийский С'езд соц.-рев. железнодорожников так же высказался за переход в руки союза „всего управления и организации ж. д. хозяйства" и за „строгое проведение децентрализации и демократизации управления". В заключительной части резолюции с'езда заявлялось, что

> „союз, являясь государственным органом, осуществляя организацию хозяйства, труда и производства на железных дорогах твердо идет в рядах всех трудящихся по пути достижения социализма".

Как далеко в действительности они шли по пути достижения социализма, можно видеть хотя-бы на наиболее радикальном их требовании — выборного начала. Так, в принятом на Всероссийском Учредительном С'езде жел. дор. (где большинство было соц.-рев.) положении о выборности администрации право избирать на ту или иную должность предоставлялось лишь лицам, занимающим аналогичные должности или не ниже двух разрядов освобождающейся вакансии, т. е. широкие массы рабочих и служащих были устранены от какого бы то ни было участия в выборах администрации. Как видим, в их решении выборное начало было не более, как стремление оградить свои узко корпоративные, кастовые интересы и не больше.

В нем непосредственно выражалась их борьба против монополии старой царской администрации назначать и выдвигать служащих на руководящие посты.

В новой власти, выдвинутой февральской революцией, они видели своего единственного союзника в борьбе против старой реакционной администрации. Поэтому, и вмешательство союза в управление железных дорог для них являлось лишь формой наиболее тесного сотрудничества железнодорожников с Временным Правительством. В цитированной уже нами резолюции Всероссийзкого С'езда соц.-рев. железнодорожников функции союза и Временного Правительства строго разграничивались.

„Деятельность союза,—говорилось в резолюции,— вполне автономна в пределах установления внутренней организации и ведения ж. д. хозяйства, решение вопросов же общегосударственного характера должно быть передано всему населению в лице органов центральной власти“.

Поэтому, и самое осуществление перехода железных дорог в руки союза мыслилось ими не через классовую борьбу с новой властью, а через утверждение и принятие соответствующего закона Учредительным Собранием (из резолюции Всероссийского С'езда соц.-рев. ж. д.). Идея „государственногосоюза“ и тесно связанное с ней требование перехода управления в руки союза было выражением групповых интересов среднего профессионального чиновничества в борьбе против высшей администрации за демократизацию железнодорожного строя.

В такие идеологические формы облеклось официально движение железнодорожников за контроль и управление. Наступление реакции после июльских дней основательно вскрыло всю утопичность и реакционность официальной идеологии союза. Движение масс за контроль и управление пошло мимо нее, по пути классовой борьбы с Временным Правительством.

ГЛАВА VII.

Политика Временного Правительства и буржуазия.

(Совет частных дорог).

Как известно, переход власти к буржуазии в марте 1917 г. в значительной мере носил номинальный характер. Фактически власть находилась в руках широких масс. Этого не могли не чувствовать с всей остротой представители буржуазии. В лице первого Временного Правительства им ничего не оставалось делать, как, скрепя сердце, итти на целый ряд уступок и попустительств массам.

Можно сказать, что буржуазия после переворота оказалась в положении человека, захватившего не по праву принадлежащее наследство, на которое уже пред'являются требования со стороны его законного владельца, но от которых он думает отделаться лишь подачками и обещаниями, сохранив за собой его львиную долю.

Министр Путей Сообщения Некрасов, повидимому, более, чем кто либо из его коллег по правительству и партии,—понимал всю опасность для буржуазии не считаться с требованиями законного владельца.

> „Не надо пугаться того, что начинают возникать социальные элементы,—убеждал он с'езд в уже цитированной выше речи,—а надо стремиться к тому, чтобы социальные элементы были введены в правильное русло... Вся суть заключается в разумном сочетании социального момента с моментом политическим, а отнюдь не в отрицании социального момента, не в боязни его... Нам надо добиться, чтобы притти не к социальной революции, а путем социальных реформ обойтись без социальной революции“ (газета „Речь“ от 29-го марта 1917 г.).

В переводе на обыденный человеческий язык это признание означало, что лучше все же поступиться частью

своих интересов, чем ничего не отдать и, в конце концов, потерять все. Как видим, Некрасов проявил весьма глубокое для буржуазного политика понимание смысла и возможных, последствий развернувшейся после переворота классовой борьбы.

Вся его политика стояла в соответствии с этим его взглядом. К этому его вынуждала, конечно, вся обстановка, сложившаяся на железных дорогах, а она, как мы видели, мало чем отличалась от того, что наблюдалось на фабриках и заводах. Стремления масс к удовлетворению своих экономических и правовых требований выливались в стихийное установление явочным порядком новых отношений и условий труда на железных дорогах. Министр Путей Сообщения Некрасов сознавал всю опасность такого характера движения для нормального хода работ железных дорог. В то же время, он ясно видел, что принудительная власть, которая могла приостановить движение, слаба или совершенно отсутствует. Поэтому, он стремился путем уступок и обещаний ослабить движение, по крайней мере ввести его в рамки организованных форм борьбы, видя в этом гарантию от его радикализма. Но, уступая движению в том или ином вопросе, Некрасов, конечно, не мог согласиться полностью с революционным творчеством масс в этой области. Все его уступки по необходимости, поэтому, превращались в весьма скромные полуреформы. Они были лишь бледной тенью тех завоеваний, которые делались массами. Мы уже отмечали, что в первые же дни после переворота, как только движение стало принимать угрожающие размеры, Некрасов выступил с обещанием, что в скором времени будет разрешен вопрос о представительстве служащих и рабочих в управлениях дорог.

В своем интервью с журналистами 9-го марта, он раз'яснил, как широко он представляет себе это участие.

> „В основу нового устава,—говорил он,—будет положено признание за служащими... участия их представителей в органах управления железных дорог по всем вопросам быта и правового положения".

(Газета „Речь", от 10-го марта 1917 г. № 59).

Как ни радикально было с буржуазной точки зрения признание таких прав за рабочими и служащими, оно в то время уже значительно отставало от жизни. Некрасов, как мы видим, ограничивал компетенцию рабочих и служащих „вопросами быта и правового положения". Перед массами в то время во всей своей остроте стоял вопрос

контроля над администрацией в области административно-технической деятельности.

Но Некрасов был обречен всей обстановкой лишь предполагать, располагали же массы. В своей борьбе против бесконтрольного хищнического хозяйничания администрации железнодорожники, как мы видели, не ограничились рамками, которые им начертил Министр Путей Сообщения. Они решительно вторгались и в „запретную“ им область.

Ровно через месяц после своего первого заявления, под давлением этого факта, Некрасов вынужден был на апрельской Всероссийской Конференции железнодорожников сделать еще новый шаг по пути уступок и попустительства массам.

> „Мы хотим,—говорил он в своей программной речи на конференции,—слушать и знать коллективный голос и хотим знать о тех сферах, которые на первый взгляд с точки зрения технической традиции не всегда были доступны для широких кругов населения“.

Это указание, сделанное мимоходом и в весьма туманной дипломатической форме, было Некрасовым полностью расшифровано в его известном циркуляре № 6321.

Эта уступка еще более оставала от жизни, чем первая.

Итак, почти все без исключения мероприятия Некрасова в этой области формально являлись как бы признанием со стороны правительства новых прав за рабочими и служащими, на самом же деле ограничивали существующие фактически в более значительных размерах права.

Поэтому, не случайно, что наиболее широковещательный по своим уступкам циркуляр № 6321 был встречен подавляющей массой железнодорожников более, чем отрицательно. В большинстве случаев, они рассматривали его, как контр-революционный документ, как стремление, под видом уступок, фактически отнять уже достигнутые завоевания. И нужно сказать, что классовое чувство их не обманывало. Именно в этом заключался весь смысл и значение политики уступок, проводимой Некрасовым. Облекая свои уступки в юридические формы циркулярных распоряжений правительства, он стремился этим отнять другие, более значительные завоевания масс. Так, например, предоставляя тем же циркуляром № 6321 рабочим и служащим право совещательного голоса в вопросах административно-технического характера, Некрасов тем самым ставил в положение не предусмотренных, а стало

быть и незаконных действий, фактический активный контроль масс на местах.

Идя сравнительно все же на значительные уступки в области изменений отношений и порядков на железных дорогах, Некрасов проявил чрезвычайную медленность и нерешительность в вопросах улучшения материального положения железнодорожников. Все, что им было сделано в этой области за 4 месяца своего министерства, сводилось к ассигнованию 25-ти миллионов рублей в качестве наградных к Пасхе и к известной нам плехановской прибавке. При стесненном финансовом положении государства, вызванным, главным образом, колоссальными расходами на войну, для Временного Правительства было весьма затруднительно какое либо значительное повышение заработной платы для почти миллионой армии железнодорожных рабочих и служащих.

Единственным возможным выходом из этого могло быть лишь увеличение налогового обложения буржуазии, на что Временное Правительство по понятным причинам не могло решиться.

При таких условиях требование железнодорожников о повышении заработной платы было настоящим подводным камнем для всей политики Некрасова. Ему буквально приходилось изворачиваться, чтобы как-нибудь обойти его. Каждый раз, как только вставал вопрос о повышении заработной платы, Некрасов стремился отвлечь от него внимание железнодорожников уступками в других вопросах движения.

Так, на апрельской Всероссийской Конференции железнодорожников он, между прочим, говорил:

> „Как ни важны эти вопросы (материального улучшения.—А. Т.), как ни серьезны они, как ни затрагивают они самого существа жизни каждого и его материального благополучия, но не в этом главное. Я скажу, что первая основная наша задача—именно демократизация железнодорожного строя".

Повидимому, тем же об'ясняется и факт опубликования циркуляра № 6321 как раз в момент наибольшего под'ема стачечной войны в мае. Одним словом, Некрасов стремился компенсировать оттяжку улучшения материального положения уступками в области демократизации железнодорожного строя.

Третьей характерной чертой некрасовской политики являлось его отношение к организации Всероссийского С'езда железнодорожников.

В своей деятельности он проявлял большой интерес к успеху об'единения железнодорожников во всероссийскую организацию. Так, например, в протоколе Исполнительного Комитета по созыву Всероссийского Железнодорожного С'езда от 26-го мая мы читаем:

„Слушали: 2. Внеочередное заявление по телефону Министра Путей Сообщения Некрасова о желательности созыва с'езда до 15 июля и предпринимаемых им в этом направлении шагах".

Он всячески поддерживал работу по организации союза, вплоть до оказания материальной помощи руководящим органам союза.

Какое значение придавал он этим заботам о союзе, можно видеть из его речи в Москве 23-го марта:

„Организовать народные,—массы говорил он,—это— первое наше дело, и когда это будет сделано, тогда никакие эксцессы не будут страшны, они будут подавляться не силою, как было при старом режиме, а внутренней организацией всех тружеников, общим сознанием всех своего долга перед родиной".

(„Торгово-Промышл. Газ." № 62 от 25-го марта 1917 г.).

В законченной формулировке он изложил свой взгляд на этот вопрос в своей об'яснительной записке Временному Правительству.

„Министр Путей Сообщения,—говорилось в ней,— проводит неизменную и последовательную линию в смысле признания не только возможности и желательности, но и полной целесообразности необходимой с точки зрения интересов государства прочной организации железнодорожных служащих. Не говоря уже о той опасности, которую представляет анархически распыленная масса людей с точки зрения возможных отрицательных явлений в роде забастовок, эксцессов и т. п., но и для положительной государственной работы демократические профессиональные организации представляются сейчас естественной опорой и орудием государственной власти".

Как видим, Некрасов был решительным сторонником самой прочной широкой организации масс во имя предотвращения классовой борьбы, притупления ее через бюрократический аппарат самой организации на подобие западно-европейских профсоюзов и социал-демократических партий.

Слабой стороной этой политики было то, что Некрасов исходил в такой оценке роли и значения союза, главным образом, из деятельности его всероссийских руководящих органов, состоящих, как мы знаем, из соц.-революционеров, меньшевиков и даже кадетов.

Такова была в общих чертах политика Некрасова в основных вопросах движения железнодорожников.

Буржуазия в лице Совета частных дорог (об'единение акционерных обществ частных дорог) с нескрываемыми недовольством и тревогой относилась к ней.

Она ничего не имела против того, что Некрасов весьма туго шел на удовлетворение требований железнодорожников в вопросе о заработной плате, но, в то же время, решительно восставала против политики демократизации железнодорожного строя и содействия организации союза.

Совет частных дорог стоял против каких-либо уступок в области буржуазных производственных отношений, даже ограничивающих уже фактически сложившиеся отношения на местах. Единственно правильной политикой он считал возвращение к прежним дореволюционным отношениям со всеми вытекающими отсюда последствиями неограниченного самодержавия капитала в производстве.

> „Железные дороги, составляющие достояние всего народа,—жаловался он Временному Правительству,—перешли во власть и в фактическое распоряжение небольшой группы железнодорожных служащих и рабочих, а глава ведомства не только не борется с таким недопустимым положением, но стремится узаконить его изданием циркуляра“ (речь идет о циркуляре № 6321).

Различное отношение буржуазного министра и Совета частных дорог к политике уступок и содействия организации союза об'яснялось различным подходом к железным дорогам. Некрасов подходил, как чиновник буржуазного правительства, а Совет частных дорог, как непосредственно заинтересованный предприниматель.

Первый подходил к политике уступок и содействия организации союза с общебуржуазной точки зрения, стремясь отстоять интересы буржуазии в основном. Ведение империалистической войны было основной задачей русской буржуазии, которой подчинялись все другие вопросы. Некрасов, конечно, не мог не видеть, какое первенствующее значение играет железнодорожный транспорт в разрешении этой задачи. Поэтому, ценою всевозможных уступок он стремился сохранить железнодорожный аппарат

от каких либо потрясений. Своими реформами он пытался ввести в правовые рамки нарушенные взаимоотношения на железных дорогах, чтобы, тем самым, предохранить страну от возможной приостановки или ослабления их работы. Главным препятствием на пути к этому был стихийный характер движения масс. В прочной организации Всероссийского Союза Некрасов склонен был видеть один из способов ввести движение в русло организованной борьбы через переговоры, соглашения и т. д., Совет же частных дорог подходил с точки зрения непосредственно заинтересованного предпринимателя, как получателя прибавочной стоимости, как охранителя неприкосновенности частной собственности и хозяйской диктатуры в своем предприятии. Он видел в росте организованности союза, прежде всего, рост влияния рабочих и служащих на управление железными дорогами, рост силы своего классового врага, с которым непосредственно придется сталкиваться в повседневной работе. Поэтому, Совет частных дорог по понятным причинам не мог хлопотать об усилении или поддержке союза из общеклассовых соображений. Тем более он не мог согласиться с каким-либо вторжением его наемных рабочих в область административно-технического управления, какими бы мотивами они при этом не руководствовались (патриотизмом, обороной страны, поднятием транспорта и т. п.). В глазах буржуазии это являлось прецендентом для отрицания ее общественно-необходимой функции, как присваивателя прибавочной стоимости. Это было прямым указанием на недоверие к организаторским способностям его, как представителя буржуазно-капиталистического класса.

К тому же Совет частных дорог смотрел более реалистически на вещи, что дало ему право относиться ко всем опытам Некрасова с демократизацией и содействием организации союза, как к весьма опасным экспериментам.

Циркуляр № 6321 в этом отношении в буквальном смысле переполнил его чашу терпения. В своей записке к Временному Правительству Совет частных дорог заявил, что

> „Министр Путей Сообщения фактически вводит не имеющие примера в мировой практике принципы коллективного управления“.

Это событие настолько потрясающе подействовало на акционеров русских железных дорог, что в их глазах циркуляр представлялся не более, как опытом мирного насаждения коммунизма буржуазным министром-кадетом.

Записка дословно утверждала следующее:

„В этом отношении Министр Путей Сообщения идет дальше известного последователя и комментатора К. Маркса, Карла Каутского, который в своем сочинении „На другой день“ говорит: „Существуют, например, предприятия, которые не могут обойтись без бюрократической организации—таковы железные дороги“.

(Карл Каутский.—„На другой день“, перевод под редакцией Н. Ленина.—С. П. Б. 1915 год, стр. 22).

Можно себе представить до какого состояния довел Некрасов своей политикой Совет частных дорог, что тот вынужден был аргументировать против нее Марксом. Более пикантного положения нельзя придумать. Особенно в категорической форме протестовал Совет против взгляда Некрасова, высказанного им в циркуляре № 6321, на возможность перехода управления железнодорожным хозяйством в руки рабочих и служащих по соответствующему решению Учредительного Собрания. Он полагал, что вообще капиталистические основы производства и необходимость их существования не должны подвергаться никакому сомнению. Резко отрицательное отношение Совета частных дорог к политике Некрасова и, в частности, к его майскому циркуляру были продиктованы не только этими обще-принципиальными расхождениями, но гораздо более прозаическими побуждениями. Некрасов, отбиваясь от нападок Совета частных дорог, принужден был соткровенничать, указав Временному Правительству действительную подоплеку всего поднятия шума вокруг циркуляра.

„Министр Путей Сообщения,—писал он в уже цитированной нами записке,—не может скрыть, что по его глубокому убеждению обвинение по адресу Министра Путей Сообщения за его политику продиктовано не только определенным классовым настроением, но и стремлением переложить ответственность правлений (за разруху железнодорожного транспорта.—А. Т.) на Министра Путей Сообщения“.

Некрасов в этом своем заявлении ошибался лишь в том, что Совет частных дорог стремился не столько переложить ответственность за кризис транспорта на Министра Путей Сообщения, сколько на железнодорожных рабочих и служащих.

Действительно, критикуя циркуляр № 6321, Совет вел в сущности борьбу не столько против самого Некрасова и его политики, сколько против рабочих и их организаций.

Обсуждение политики Некрасова неизменно связывалось Советом частных дорог с выяснением причин и виновников усилившегося кризиса транспорта. Вооружившись обширным цифровым материалом, доказывающим катастрофическое положение железных дорог, представители Совета частных железных дорог и Особого Совещания по перевозкам перекладывали главную ответственность за это на деятельность союзных органов железнодорожников и в записках Временному Правительству, и в выступлениях на совещании.

На совещаниях по перевозкам и в прессе причина кризиса транспорта об'яснялась исключительно „анархической“ деятельностью союза, падением производительности труда, увеличением прогульных дней и вообще падением служебной дисциплины среди рабочих и служащих. „Главной причиной такого положения (кризиса транспорта.—А. Т.),—читаем мы в отчете майского совещания по перевозкам, докладчик Шуберский считает образовавшиеся железнодорожные союзы и комитеты...“ („Русская Воля“ № 127 от 30-го мая 1917 года). „Причина усиленной заболеваемости вагонов и паровозов, заявлял тот же Шуберский на другом заседании,—заключается в анархии, которая воцарилась на железных дорогах (т. е. вмешательство комитетов.—А. Т.), и в понижении производительности труда служащих и рабочих, сопровождаемой увеличением прогульных дней“.

Буржуазная пресса, начиная от „Биржевых Ведомостей“ и кончая „Речью“, придала этому походу Совета частных дорог против организации железнодорожников характер широкой кампании.

Насколько вся эта клеветническая кампания буржуазии заслуживала доверия, можно видеть из деловых докладов ее же представителей на Московском Совещании общественных деятелей, которое никак нельзя заподозрить в либерализме,—оно проходило всецело под знаком наступающей буржуазной контр-революции.

Инженер Чаманский, один из докладчиков на указанном совещании, касаясь, причин кризиса транспорта должен был указать, что за время войны „не производилось значительных заказов подвижного состава“. И, поэтому „чтобы иметь возможность перенести эту усиленную работу (на 50% больше чем в мирное время.—А. Т.), конечно, все части огромного механизма должны были напрягаться до невозможных пределов“.

„Как известно,—продолжал он,—паровозы, которые в нормальное время требовали капитального ремонта

каждые 6—7 лет, потребовали вследствие того, что работали в 2 раза усиленнее, полного капитального ремонта через три года".

(Протоколы Московского Совещания общественных деятелей 6—8 августа, стр. 105).

И в результате, как сообщал другой докладчик, инженер Родионов,

„многие паровозы до того плохи, что могут бегать только летом; а зимой они должны уйти в депо... Паровоз делает все меньше и меньше верст в сутки".

„В апреле прошлого года паровоз пробегал 67 верст, в этом году в апреле—52 версты, в мае прошлого года 71 версту, в мае этого года—средний суточный пробег 55 верст. Также обстоит дело и с работой вагонов Оборот по сети Московского районного комитета, который обслуживает важнейшие дороги (Александровская, Казанская, Курская, Сызрано-Вяземская и Северные ж. д.) в 1916 г., был 5,5 суток, а в 1917 г. он упал до 7,5 суток, т. е. оборот ухудшился почти в полтора раза, иными словами каждый вагон натаскивает в 1,5 раза меньше товара, при этом он бежит гораздо тише" (там же, стр. 110—111).

Как видим, причина усиления заболеваемости вагонов и паровозов заключалась не в образовании союза железнодорожников и комитетов, как стремилась представить дело буржуазия, а в недостаточности подвижного состава по сравнению с теми требованиями, которые пред'явила война к железным дорогам.

Иными словами, смысл всего шума, поднятого вокруг некрасовского циркуляра, заключался в стремлении буржуазии переложить всю ответственность за последствия войны на трудящиеся массы.

Кампания буржуазной прессы была психологической подготовкой для наступления администрации и самого автора циркуляра на комитеты рабочих и служащих. Интереснее всего то, что это наступление, возглавляемое Советом частных дорог, началось под прикрытием того же самого циркуляра, против которого последний так решительно выступал. Циркуляр, который в раз'яснении Совета частных дорог представлялся, как увеличение роли и значения союзных органов, на практике явился в его руках весьма полезным орудием не только для приостановки дальнейших завоеваний железнодорожников в этой области, но и средством отнятия завоеванных самой жизнью прав.

Уже в середине июня областной комитет Московского узла принужден был констатировать, что

> „воспользовавшись ограничениями и неясностями формулировки этого циркуляра, администрация дорог стремится наложить свою руку на местные железнодорожные союзы и ограничивает завоеванные железнодорожниками права“.

Эта борьба, связанная с применением и проведением циркуляра № 6321 в жизнь, явилась прелюдией к общему наступлению буржуазии на рабочих и служащих после июльских дней.

ГЛАВА VIII.

Наступление реакции и Всероссийский Учредительный С'езд железнодорожников.

Подавление июльского выступления в Петрограде послужило для буржуазии сигналом для нового общего наступления на рабочий класс. Ободренная его неудачей, она проявляет большую решительность и смелость в своих попытках отнять завоевания, сделанные за время революции. То же самое наблюдалось и на железных дорогах.

Если раньше Совет частных дорог наступал исподволь под прикрытием критики деятельности Некрасова, то теперь он открыто выступает за полную и безусловную реставрацию всех старых дореволюционных отношений и условий труда на железных дорогах.

Обстановка для такого наступления буржуазии на рабочий класс была довольно благоприятной, так как, в результате подавления июльского выступления, среди широких масс железнодорожников произошло заметное поправение. Даже наиболее активная часть рабочих депо и мастерских—члены партии большевиков—и та поддалась временно этому общему настроению. Вот как характеризовалось положение в отчете районного железнодорожного комитета партии большевиков:

> „Ушаты грязи и клеветы, вылитые на нашу партию, поколебали молодых членов, и ряды наши значительно поредели. Выступать в мастерских на собраниях нашим товарищам в то время было очень трудно. А реакционные мелкобуржуазные элементы железнодорожников, так те просто принимали активное участие в начавшемся гонении на партию большевиков." („Железнодорожники и революция", изд. „Московский Рабочий" 1923 г.).

В то время перед страной встал во весь рост вопрос о выходе из все обостряющегося экономического кризиса и, в частности, принимавшего уже катастрофические формы кризиса транспорта. Необходимость принятия

чрезвычайных мер для предупреждения окончательного развала железных дорог ясно сознавалась и буржуазией, и рабочими и служащими. Но к разрешению его они подходили различно.

Наиболее ярко высказал точку зрения буржуазии на выход из кризиса один из крупнейших заправил Совета частных дорог, член 4-ой Госуд. Думы, Бубликов. На Московском Совещании общественных деятелей 6-го августа он говорил:

> „Когда 28-го февраля я занял Министерство Путей Сообщения, то первое мое обращение к железнодорожникам гласило: „Я знаю, как и вы, что наш железнодорожный аппарат в результате бездарной политики и при перенапряженной работе во время войны разрушен, что он ослаблен технически. Между тем, спасение родины зависит от исправной работы этого железнодорожного аппарата, следовательно, от вас и зависит спасение родины. Чтобы осуществить это вы должны недостаточную технику железнодорожного аппарата возместить нечеловеческими усилиями каждого отдельного в нем работника“.

(Протоколы Совещания общественных деятелей в Москве 6—8-го августа, стр. 98).

К большому огорчению Бубликову пришлось констатировать, что его призыв не возымел своего действия, „что все внимание, вся любовь были вложены в дело самоорганизации (масс.—А. Т.), а не в дело перевозок“, и это по его мнению и было причиной „ужасающей разрухи“.

В возмещении недостаточной техники нечеловеческими усилиями, — вот где заключался, по мнению буржуазии, единственный выход из кризиса. Инженер Родионов, делавший на том же совещании доклад о техническом состоянии железных дорог, сообщал:

> „В 1916 г. он (вагон.—А. Т.) в сутки пробегал 75,8 верст, а в этом году всего 57 верст, т. е. 4 с небольшим версты в час пробегает товарный вагон. Со скоростью обыкновенного пешехода двигаются наши товарные вагоны. Если взять армию людей и на плечи положить товар, то они с такой же скоростью перенесли бы его, как и наши поезда“ (там же, стр. 111).

В своем последовательном развитии взгляд буржуазии высказанный Бубликовым, в сущности и должен был свестись к такому невиданному для капиталистического об-

щества эксперименту. Русская буржуазия повидимому не отказалась бы проделать его, только бы не нести никаких расходов на восстановление основного капитала и не лишиться регулярного получения прибавочной стоимости в неменьшем размере, чем это было до сих пор.

В соответствии с этим она формулировала и свою программу. В первую очередь она требовала полного прекращения какого либо вмешательства комитетов рабочих и служащих в область производства, отмены 8 часового рабочего дня и т. д. Довольно полно сформулировало программу буржуазии Особое Совещание по перевозкам. Вот к каким требованиям сводилась эта программа:

1. Отмена 8-ми часового рабочего дня.
2. Установление сдельных работ.
3. Повышение ответственности за самочинные выступления и угрозы приостановки работ.
4. Отмена распорядительных и контрольных функций служащих.
5. Право издания особыми комитетами народной охраны при Управлении ж. д. при участии общественно-демократических организаций обязательных постановлений, на основании которых дисциплинарные суды могли бы немедленно привлекать служащих, виновных в нарушении постановлений, к ответственности и даже арестовывать их („Новая Жизнь“ № 93 от 5-го августа 1917 г.).

Выдвигая такие радикальные требования, буржуазия понимала, что при сложившихся за время революции отношениях и порядках на железных дорогах они не осуществимы. Поэтому, она настаивала на введении на дорогах военного режима (милитаризация). Председатель Совета частных дорог И. Д. Байдак в интервью с журналистами так и заявил от имени этого об'единения акционеров, что

> „железные дороги должны быть немедленно об'явлены на особом положении, а служба на них в военное время обязательной.“

(„Торгово-Промышленная Газета“ № 191 за 1917 г.).

В более пространной форме ту же мысль высказал инженер Родионов. В цитированной уже нами речи на Московском Совещании общественных деятелей он говорил:

> „Железнодорожники должны представлять из себя сплоченную армию и должны считаться как бы на военной службе, со всеми последствиями для внутреннего распорядка военнослужащих... Необходимо строго разграничить распорядителей от исполнителей. Первые должны обладать правом безуслов-

ного распоряжения, вторые беспрекословно выполнять данные им поручения. Коллективное ведение дела, коллективная ответственность, вернее безответственность, недопустимы“

(Отчет Совещания общественных деятелей в Москве 6—8-го августа стр. 118).

Как бы в ответ на эти настойчивые требования в правительстве Керенского начинается подготовка к милитаризации железных дорог, которая исходит, главным образом, из военных кругов, наиболее близких буржуазии.

„Проект о милитаризации железных дорог,—сообщало „Русское Слово“—возник не в Министерстве Путей Сообщения, идея его принадлежит верховному главнокомандующему Корнилову. Пока этот проект подробно не разработан и в Министерстве Путей Сообщения не осведомлены о том, что понимает Корнилов под понятием милитаризации железных дорог“.

Что понимал Корнилов под милитаризацией—очень хорошо об'яснил помощник Морского Министра Кукель в заседании Экономического Совета от 3 августа, на нем он предложил

„об'явить железные дороги на военном положении, назначить комиссаров и предоставить им право распускать железнодорожные комитеты“.

Подавление выступления Корнилова сорвало подготовлявшуюся для железнодорожников „военную каторгу“.

Но общее направление политики Временного Правительства после июльских дней мало чем отличалось от того, что требовала буржуазия и военщина.

От расхождений, которые были между Некрасовым и Советом частных дорог, теперь не осталось и следа. Временное Правительство не за страх, а за совесть начало проводить в жизнь программу Совета частных дорог. Один за другим им издавались приказы, распоряжения, грозящие арестами, тюремным заключением и т. п. скорпионами.

И такого рода приказы и распоряжения издавал никто иной, как Некрасов, обвинявшийся в свое время Советом частных дорог чуть ли не в попытке мирного насаждения коммунизма на железных дорогах.

Так, в одном из первых своих приказов после июльских дней Некрасов писал:

„Об'являю нижеследующее: Временное Правительство постановило: виновные в призыве во время войны к неисполнению распоряжений законной власти, касающихся железнодорожной службы, наказываются заключением в крепость на срок не свыше 3 лет или заключением в тюрьму. Настоящее постановление ввести в действие по телеграфу".

Но Некрасов настолько уже себя скомпрометировал в глазах честной буржуазии своей предыдущей деятельностью, что даже эти каторжные распоряжения не могли его спасти. Он был снят с поста Министра Путей Сообщения, как не заслуживающий доверия Совета частных дорог. Временное Правительство обратилось за кандидатом на пост Министра Путей Сообщения к более надежному и заслуживающему доверие источнику, заседавшему в начале июля месяца с'езду Начальников дорог. Хорошо осведомленная газета „Новая Жизнь" писала, что

„Временное Правительство ведет переговоры с представителями с'езда о выборе из них кандидата на пост Управляющего министерством" и в той же заметке сообщала, что „Начальники считают необходимым проявить на дорогах твердую власть и выделяют на пост Министра Путей Сообщения Тахтамышева".

(„Новая Жизнь" № 42 от 25-го июля 1917 г.).

При этом Начальников дорог не в малой степени не смутило обстоятельство, что выдвинутый ими кандидат был членом партии социалистов-революционеров. Повидимому, в их глазах министр-социалист был наиболее подходящим для того времени кандидатом для установления „твердой власти" на железных дорогах; во всяком случае они были уверены, что он не менее надежный человек, чем свой брат реакционер для осуществления их политики, а если так, то они вполне разумно заключали, что куда удобнее и выгоднее было делать свою собственную политику руками услужливых социалистов. Как мы увидим, они не ошиблись в своих расчетах.

„Новый" курс на железных дорогах Временное Правительство поручило проводить именно кандидату, выдвинутому с'ездом Начальников дорог.

15-го июля открылся Всероссийский Учредительный С'езд железнодорожников. На нем подавляющее большинство оказалось за правыми социалистическими партиями—соц.-рев., меньшевиков и нар. соц. Такой состав

с'езда целиком отражал взгляды реакционной мелкобуржуазной части железнодорожников, настроенных под влиянием июльских дней против обострения классовой борьбы и за установление в стране твердого порядка. Пролетарская часть, чувствуя недоверие и антагонизм к мелкобуржуазным слоям железнодорожных работников, фактически во многих местах или бойкотировала или очень неохотно шла на с'езд (например, Петроградский и Московский узлы) (Вомпе—„Дни Октябрьской революции и железнодорожники", стр. 8). Этим отчасти об'ясняется ничтожное количество на с'езде членов партии большевиков и им сочувствующих беспартийных рабочих. В обще-с'ездовской фракции соц.-дем. насчитывалось не более 2—3 большевиков и два межрайонца; остальные были правые меньшевики-оборонцы.

Выступление этой небольшой горстки левых ярко выявляло каждый раз всю ту пропасть, которая была в то время между пролетарской и реакционной, мелкобуржуазной частью железнодорожников.

В центре внимания с'езда с первого же дня встали вопросы о том, чем должен быть союз, какой характер должна носить его деятельность и по какому принципу он должен строиться (профессиональному, территориальному или производственному).

На с'езде наметились три основных точки зрения по этим вопросам: 1) меньшевиков—за обычный тип профессионального союза с ограниченной задачей борьбы за улучшение экономического положения (за повышение зарплаты; 8-ми-часовой рабочий день и т. д.); 2) соц.-рев. и нар. соц.—за „государственный союз", который, по их мнению, должен был быть частью общегосударственного аппарата управления и взять на себя выполнение различного рода административных функций и, в частности, задачу поднятия, совместно с администрацией, производительности труда, укрепления среди рабочих и служащих дисциплины и т. д., т. е. иными словами за своеобразный союз полупрофессионального, полу - административного типа, и, наконец, 3) большевиков—за производственный и строго классовый характер союза, неразрывно связывающего свою борьбу с общими политическими и экономическими задачами рабочего класса.

Большинство с'езда склонялось к созданию „государственного союза", предлагаемого эс - эрами и нар. соц. В глазах этого большинства Учредительный С'езд должен был явиться началом осуществления такой организации железнодорожников. Выступавший с приветствием от фракции соц.-рев., некто Климин заявил:

„Союз (железнодорожников.—А. Т.) явится государственным, будет нести на себе государственные задания, осуществлять государственные функции. Это наша точка зрения, с нею мы пришли и надеемся и верим, что железнодорожники сумеют не отказаться от этой мысли, сумеют взять ответственность за железнодорожников и вынести ее на своих плечах".

Эс-эр Малицкий от имени Московского железнодорожного узла говорил:

„Железные дороги, это—организм государственный и, поэтому, заведует этим делом железнодорожный союз, как орган государственный, а не только профессиональный..."

Эти требования передачи союзу функций по управлению железными дорогами неизменно сопровождались патриотическими мотивами о желании, через активное непосредственное участие в управлении, помочь Временному Правительству восстановить и поднять работу железнодорожного транспорта. Чтобы рассеять всякие подозрения на счет классового характера этого требования, все ораторы указывали на „государственную мудрость" железнодорожников, что они уже сдали „экзамен на аттестат государственной зрелости", чтобы Временное Правительство могло вполне спокойно им доверить это дело.

Эта иллюзия большинства с'езда о возможности создания „государственного союза" была разбита никем иным, как членом той же партии, которой принадлежало монопольное авторское право на эту своеобразную теорию—новым Министром Путей Сообщения Тахтамышевым. Он выступил на с'езде с официальным изложением взглядов Временного Правительства, которые полностью совпадали с программой Совета частных дорог и с'езда Начальников дорог.

Подыгрываясь под настроения мелкобуржуазного большинства с'езда, Тахтамышев начал свое выступление с изображения заманчивой картины мещанского благополучия рабочей аристократии Англии, думая этим несколько смягчить наносимый удар.

„Какое счастье должен испытывать английский рабочий,—сообщал он на с'езде.—Я заглядывал в рабочие кварталы: у рабочих три комнаты, кухня, рояль. Вы представляете себе то духовное наслаждение рабочего, который пришел утомленным, принял ванну, пообедал и ему дети начинают играть разученные новые вещички и декламировать стихи. Я останавли-

вался и думал: „боже, когда мы в России устроим такую жизнь. Теперь у нас есть надежда, есть возможность и наш труд сделать таким же культурным, как в Англии... Смею уверить вас, что в круг моей деятельности войдет развитие в возможно большем количестве таких культурно-просветительных учреждений, где уставшие железнодорожники могут весело провести время,—в театрах, концертах или народных домах".

После такого „веселого" вступления „веселый" министр перешел к изложению деловой части своей программы:

„В присутствии Скобелева (Министр Труда, присутствовавший на с'езде.—А. Т.) оно (Временное Правительство) заявило мне, что я облекаюсь полнотой власти... что административно-распорядительная власть принадлежит исключительно Министру Путей Сообщения. Она будет течь от меня к Начальникам дорог, Начальникам служб и т. д. Никакое вмешательство, никакая отмена этих распоряжений Временным Правительством не допускается...

Правительство поручило мне сказать, что 8-ми-часовой рабочий день на железных дорогах нормирован телеграммой моего предместника. Никаких расширений этого 8-ми-часового рабочего дня оно не допустит".

(Бюллетень № 4 Всероссийского Учредительного Железнодорожного С'езда от 16-го июля 1917 г.).

Речь Тахтамышева явилась для с'езда, патриотически и, более того, верноподданнически настроенного по отношению к Временному Правительству, настоящим ушатом холодной воды. С'езд вплоть до народных социалистов и фракции „беспартийных" резко выступил против оглашенной программы, с помощью которой „уставшие железнодорожники могли бы, по глубокому убеждению министра, „весело провести время". Вокруг речи министра развернулись страстные выступления, полные угроз по адресу Временного Правительства и его политики. Всего характернее при этом то, что наиболее решительно высказывались члены той самой партии, которая была руководящей в правительстве Керенского.

Эс-эр Черепанов от имени фракции заявлял на с'езде, что

„для партии соц.-рев. это (выступление Тахтамышева.—А. Т.) было особенно убийственно. По нашему проекту центральной власти должны быть предо-

ставлены вопросы об установлении тарифов, о постройке новых дорог и утверждение смет. На долю железнодорожного союза приходится ведение хозяйства, установление внутреннего распорядка с правом увольнения и назначения служащих. Ныне эта наша программа получает жестокий удар от Временного Правительства. Но проснувшаяся демократия,— заявлял он гордо,—не позволит заткнуть себе рот и повторять зады французской революции".

(„Голос Железнодорожника" № 19 от 26-го июля 1917 г.).

Даже настоящие кадеты, какими являлись народные социалисты, и те в лице своего лидера Плансона набрались смелости и заговорили несвойственным им языком требований и угроз:

„Ничто из завоеванных народом свобод уступлено быть не может,—ни шагу, или мы пойдем назад,— говорил Плансон. Мы не уступим ни пяди завоеванных нами позиций, мы будем строить союз, как мы хотим. Тогда министр не будет диктовать нам свою программу, а у нас будет спрашивать руководящих указаний".

(„Голос Железнодорожника" № 19 от 26-го июля 1917 г.).

Об'яснение такого словесного радикализма нетрудно выяснить из многочисленных выступлений других членов с'езда. Непосредственной причиной, заставившей большинство с'езда отнестись так отрицательно к речи Тахтамышева, была обида мелкого буржуа за выраженное недоверие и к его „государственной мудрости", и его „государственной зрелости" взять на себя ответственность за ведение железнодорожного хозяйства. Так, член с'езда Сенюшкин обиженно говорил:

„Конечно, мы ничего не можем сказать, если у министра столько силы, что он может один нести эту тяжесть, но нет такого человека, который мог бы на своих плечах выдержать всю тяжесть этой разрухи. Эту тяжесть можно выдержать, когда весь союз поддержит Министра Путей Сообщения и разделит с ним ответственность".

(Бюллетень Всероссийского Учредительного Железнодорожного С'езда № 4).

Главной же причиной такой резкой оппозиции с'езда к программе Временного Правительство было не это,

а страх перед возможностью нового обострения классовой борьбы на железных дорогах. Тот же Сенюшкин (соц.-дем.) деловито указывал с'езду на всю опасность проведения в жизнь оглашенной министром программы:

„Мы знаем, что фактически 8-ми-часовой рабочий день введен в большинстве наших служб. Теперь невозможно взять его обратно, так как этим создастся возможность ряда неорганизованных выступлений".

(Там же).

Но особенно ярко высказал эти опасения другой член с'езда, Каратыгин:

„Если бы речь (Тахтамышева.—А. Т.) возымела свое действие,—говорил он,—опять началось бы устранение лиц, вывоз на тачках и т. д. Кто же устранил все это, если не железнодорожная организация? За все это министр должен был притти с благодарностью, а не с тем, чтобы сказать—„оставьте всякую надежду". Противопоставление прав администрации правам союза внесет полное смешение понятий на местах и, боже сохрани, если такое противопоставление и разделение на два лагеря приведет к недопустимому положению, при котором железнодорожники, как чисто профессиональная организация, должны будут отстаивать свои интересы путем борьбы и с кем же—с демократией, с государством".

(Бюллютень № 6 Всероссийского Учредительного Железнодорожного С'езда).

Именно эта боязнь новых „неорганизованных выступлений", необходимость „отстаивать свои интересы путем борьбы" и заставили большинство с'езда буквально встать на дыбы от программы Временного Правительства. Но это противоестественное состояние с'езда продолжалось буквально одно мгновение.

Не далее, как на другой день, те же лица, которые накануне потрясали кулаками, произносили речи, полные угроз, теперь в весьма минорных тонах указывали на безвыходность положения и на необходимость найти какой то компромисс. Такой поворот произошел не потому, что большинство с'езда увидело, что оно побило самое себя, нападая так резко на своего же коллегу по партии и на правительство, а потому, что оно поняло, что продолжение таких нападок на него есть прямой непосредственный призыв к массам дать отпор наступающей реакции, т. е. к „отстаиванию своих интересов путем борьбы," т. е. к тому, что оно всего более боялось и чем, в сущ-

ности, была вызвана вся ее оппозиция к Временному Правительству. Страх перед этой перспективой был настолько силен, что самая ее возможность в сознании большинства представлялась, как начало конца революции, ее поражение и гибель.

Корреспондент „Голоса Железнодорожника“ весьма тонко уловил этот поворот в настроении с'езда.

> „Работа с'езда,—сообщал он,—проходит под знаком лозунга: „Революция в опасности“. Не радость в душах старых борцов. Орехов (председатель с'езда—правый с.-р.—А. Т.) с тревогой смотрит на тяжелые дни и почти кричит: „не делайте того, что погубило революцию 1905 г.“

(„Голос Железнодорожника“).

И, как пойманный с поличным мелкий воришка, с'езд, в лице руководящей партии соц.-рев., начинает всячески отнекиваться и оправдываться от содеянного им накануне „преступления“.

Эс-эр Климин, который в начале с'езда призывал „взять ответственность за железные дороги и вынести ее на своих плечах“, теперь говорил:

> „Мы (т. е. партия соц.-рев.—А. Т.) хотим не формальной ответственности, а моральной“.

Черепанов же от имени фракции, оправдываясь, заявил:

> „Я не мог говорить о возможности взять в свои руки железнодорожное дело в настоящий момент, так как партия соц.-рев. на этой точке зрения не стоит.“

Начав с резкой критики и угроз, с'езд, в конце концов, ограничился посылкой делегации в Петроград с просьбой к Временному Правительству по возможности „пересмотреть и согласовать“ свою программу с решениями с'езда. Очень метко охарактеризовал смысл такого решения с'езда некий Словецкий, который укоризненно заметил:

> „Мы теперь как будто раскаиваемся в чем то, мы оглядываемся, назад со страхом, как бы чего не вышло, и посылкой делегации не только хотим сгладить впечатление, а как бы извиниться.“

(Бюллетень № 7 Всероссийского Учредительного Железнодорожного С'езда).

После решения ликвидировать конфликт с Временным Правительством посылкой к нему делегации, перед с'ездом

встал вопрос о том, как быть с массами, что им сказать по поводу происшедшего конфликта, какие руководящие указания дать им в связи с новой программой Временного Правительства. С'езд находился в большом затруднении при разрешении этого вопроса. Предложить рабочим и служащим противодействовать проведению программы означало не что иное, как призыв масс к борьбе, на что, как мы видели, с'езд не решился. В то же время, нельзя было предложить массам и примириться с ним, так как с'езд понимал, что это неизбежно повело бы к потере им всякого авторитета и влияния на массы. „Простой" выход из этого затруднительного положения с'езд нашел, приняв предложение фракции эс-эров, которая сводилась к очень простому и мудрому решению:

„Отложить вопрос о текущем моменте и воззвании, а перейти совершенно просто к занятиям в комиссиях".

Решение обойти молчанием вопрос о подготовке Временного Правительства к отнятию ряда завоеваний об'ективно означало отдачу мелкобуржуазной верхушкой союза движения масс на разгром наступающей реакции.

Выступление Тахтамышева не прошло бесследно для движения, оно дало правительственную санкцию уже начавшемуся на железных дорогах походу администрации против организации рабочих и служащих. Применение репрессивных мер против представителей масс путем увольнения со службы, предания суду, лишения комитетов помещений и т. д., приняло после речи Тахтамышева особенно широкий массовый характер на всех дорогах. Вот несколько фактов конца июля и начала августа: предание суду нескольких членов комитета ст. Джульфа, комитета в полном составе на ст. Подсолнечная, отказ в выдаче жалования членам местного и главного комитетов на Николаевской ж. д., на той же дороге выселение военной силой, по распоряжению Начальника, центр. комитетов из занимаемого им помещения, за вмешательство местного комитета на Финляндской ж. д. в прием и увольнение служащих, увольнение администрацией со службы четырех рабочих, в том числе одного представителя в центральное правление союза. Такого рода репрессивные меры сыпались одна за другой на организации железнодорожников.

Перед лицом этих фактов с'езд опять выказал свое полное бессилие, отказавшись призвать массы дать отпор наступающей реакции. Вопрос о наступлении администра-

ции был снят с обсуждения большинством с'езда, вопреки настойчивым протестам левого крыла с'езда.

„Во время голосования, — читаем мы в отчете с'езда, — раздаются протесты и возгласы: „позор, стыд"... Тов. Северов об'ясняет, что слова „позор и стыд" он относит к тем, кто голосовал за прекращение прений. Вопросы ничтожные на с'езде обсуждаются часами, а вопрос жизни и смерти хотят провести без прений. Голосованием решено тов. Северова исключить на одно заседение".

(„Голос Железнодорожника" № 25 от 19-го августа 1917 г.).

Так взбесившееся мелкобуржуазное большинство мстило левой части с'езда за свое собственное бессилие перед лицом классовой борьбы. В этом отношении весьма характерно предложение исключить из § 1 Устава, выработанного апрельской, конференцией, указание на классовую борьбу. И опять единственным голосом в защиту строго классовой организации союза был голос большевиков.

„Не продавайте свои классовые интересы за чечевичную похлебку, предлагаемую соц.-рев. Нужно строить профессиональную классовую организацию,— тщетно призывал с'езд от имени большевиков т. Бальбатов".

(„Голос Железнодорожника" № 23 от 5-го августа 1917 г.).

Суеверный страх мелкой буржуазии перед возможностью обострения классовой борьбы все же заставил большинство с'езда высказаться за исключение из Устава союза указания на классовую борьбу, как будто своим решением вычеркнуть ее на бумаге оно достигало исключения ее из жизни самого союза.

На с'езде был избран новый Центральный Исполнительный Комитет железнодорожного союза,—Викжель. Состав последнего точно отражал соотношение сил, бывшее на с'езде. Всего в Викжель было избрано 40 человек. По своему партийному и профессиональному составу он представлял такую же пеструю картину, как и с'езд.

По партийной принадлежности члены Викжеля распределялись следующим образом: 13 соц.-рев.; 7 соц.-дем. меньшевиков; 3 нар.-соц., 2 большевика и 1 им сочувствующий; 2 межрайонца и 11 беспартийных, причем многие из них были в действительности кадетами. Необходимо еще отметить, что из 14 членов соц.-рев. около половины впоследствии примыкали к левому крылу партии. По своей

профессии члены Викжеля представляли еще более пеструю картину. Из 40 членов Викжеля было 12 высших и средних конторских служащих (из них 5 бухгалтеров), 10 инженеров и техников, 3 юриста, 2 врача. 2 машиниста, 8 рабочих и низших служащих и 3 прочих средних служащих (коммерческий агент и пр.). Такой состав руководящего органа, где сошлись самые разнородные по своим социальным интересам и политическим убеждениям люди, исключал возможность твердого, устойчивого руководства движением в вопросах экономических и политических. История движения железнодорожников как нельзя лучше подтверждает влияние этого обстоятельства на позицию Викжеля во всех основных вопросах революции.

Еще во время работ с'езда, заседавшего без малого 40 дней, правительством Керенского было созвано в Москве так называемое Государственное Совещание, с помощью которого оно пыталось найти поддержку и договориться с буржуазией о совместной борьбе с революционным движением рабочих и, в первую очередь, с партией большевиков. Большинство с'езда решило послать на совещание делегацию от железнодорожников. Этот шаг встретил энергичный протест со стороны левой части с'езда в количестве 7 человек. В своем заявлении в президиум с'езда они писали:

> „Принимая во внимание, что состав Всероссийского Государственного Совещания по своему большинству будет представлять не что иное, как собрание контр - революционных сил мы, нижеподписавшиеся, делегаты с'езда, протестуем против делегирования... и считаем действия большинства с'езда противоречащими интересам железнодорожного пролетариата.“

Еще более резко протестовали против участия на Государственном Совещании широкие пролетарские массы железнодорожников—рабочие депо и мастерских. Так, районный совет рабочих депутатов железнодорожников Московского узла вынес резолюцию, в которой заявил, что он

> „считает недопустимым какое либо участие представителей рабочего класса в этом совещании и призывает московский пролетариат своим пламенным протестом отучить реакционную банду от поездок в Москву“.

(„Соц.-Дем.“ № 134 за 1917 г.).

К этой резолюции присоединились общее собрание мастерских Курской ж. д., ст. Москва 1-ая и общее собрание депо той же дороги. Резолюции протеста против созыва совещания приняли также рабочие Калужских железнодорожных мастерских, общее собрание служащих и рабочих Николаевской ж. д. в колич. 1.500 человек, общее собрание мастерских Моск.-Казанской ж. д. и многие другие. Причем рабочие Курской ж. д. и Моск.-Казанской провели в знак протеста забастовку в день открытия Государственного Совещания 12-го августа.

Несмотря на такое явно отрицательное отношение пролетарских масс Московского узла, с'езд все же послал делегацию на совещание. От имени железнодорожных рабочих и служащих на нем выступил председатель с'езда Орехов. На его выступлении необходимо остановиться, так как оно наиболее ярко отражало все то бессилие и панику реакционной мелкой буржуазии, перед лицом вновь надвигающейся борьбы рабочего класса за власть, которые были столь характерны для позиции большинства с'езда, „Порядок, жертва и оборона“—вот лозунг, который был выдвинут от имени железнодорожных масс делегацией с'езда.

„Лозунг Временного Правительства: порядок, жертва, оборона, — уверял Орехов совещание, — есть, вместе с тем, и лозунг нашего союза; мы организуем порядок в нашей стране, мы призываем к порядку соприкасающиеся с нами слои; мы требуем порядка от тех, кому дано стоять на страже порядка. . .

Жертвы... мы нищи. И кроме труда и своей жизни нам нечего отдать нашей родине. Наконец, оборона. Оборона есть священный долг железнодорожника“.

(Сборник Истпрофтрана № 2 стр. 20).

В своих воспоминаниях об участии на совещании, Орехов пишет:

„Мне передали, что лидер об'единения правления частных дорог, приготовивший целый акт против нас, отказался от своего намерения, говоря: „После такой патриотической речи я не могу выступать против союза“.

(Там же).

Действительно, представителю буржуазии нечего было добавить к словам председателя делегации, кроме того, что он обоими руками подписывается под тем, что говорилось от имени железнодорожников.

Как рукопожатием Бубликова и Церетелли на Государственном Совещании была открыто заключена сделка мелкой буржуазии с капиталом против пролетариата, так своей контр-революционной буржуазной речью Орехов, от имени реакционных железнодорожных служащих, заключил сделку с буржуазией (правда, без физического обмена рукопожатием с лидером правления частных дорог Байдаком) для совместного обуздания пролетарской части железнодорожников, не желающей мириться ни с буржуазным порядком, ни с жертвами во имя капиталистов, ни с священным долгом оборонять буржуазное отечество.

И прав тов. Вомпе (один из участников Учредительного С'езда), который пишет в своих воспоминаниях, что

> „полная сговоренность в торговой сделке на продажу революционного движения на железных дорогах... все это в достаточной мере характеризует настроение с'езда...“

(Вомпе—„Дни Октябрьской революции и железнодорожники“, стр. 9).

И это не просто случайно оброненная агитационная фраза, а действительный об'ективный смысл всей позиции с'езда и его руководителей. Но если с'езд, своим молчанием на речь Тахтамышева (отказ от воззвания и обсуждения текущего момента) и на последовавшее за нею наступление администрации, об'ективно предавал движение на разгром наступающей реакции, то на Государственном Совещании речью Орехова он уже формально санкционировал свободу для буржуазии подавлять революционное движение на железных дорогах.

Так закончился первый викжелевский период (от Учредительного С'езда до корниловского выступления, наступившего непосредственно после окончания Государственного Совещания). Его можно назвать с'ездовским.

Выступление ген. Корнилова показало всю невозможность для мелкобуржуазной верхушки союза проводить политику соглашения в такой откровенной неприкрытой форме, как это имело место на с'езде и на Государственном Совещании.

Сговоренность в торговой сделке между реакционной верхушкой союза и буржуазией была возможна, поскольку между ними не было ни тени принципиального расхождения в вопросе о власти, а было лишь различие в методах и способах упрочения буржуазного строя в стране. В то время, как буржуазия считала возможным

его упрочение только через установление своей диктатуры, руководящее большинство союза, как и вся мелкая буржуазия, стремилась осуществить ту же задачу через буржуазно-демократическую республику. При этом последняя самым решительным образом восставала как против буржуазной диктатуры, так и против диктатуры пролетариата—перехода власти к Советам.

Выступление ген. Корнилова, вскоре после Государственного Совещания, с попыткой установления буржазно-генеральской диктатуры должно было, поэтому, встретить естественное сопротивление со стороны Викжеля. Он с первого же момента стал в возникшей борьбе на сторону Временного Правительства, приняв самое деятельное участие в подавлении корниловского выступления и немало способствуя этим его ликвидации.

В первый же день Викжель выделил из своей среды особое бюро для руководства борьбой рабочих и служащих против корниловского выступления.

28-го августа Викжель разослал по всей сети телеграмму с предложением, чтобы все сомнительные телеграммы, а также шифрованные, кроме адресованных Керенскому, задерживать и направлять в Ц. К. С. и Гл. Д. К, срочно по телеграфу выяснить количество и направление движения подозрительных войск по линии и немедленно сообщить Ц.К.В.Ж.С. (Истпрофтран архив Самаро-Златоустовской ж. д. № 28, стр. 42).

В тот же день Викжель дает предписание что в случае надобности прекратить движение при приближении войск (корниловских.—А. Т.) угонять все паровозы, снимая с линии весь личный состав, при невозможности снимать с них (паровозов.—А. Т.) важнейшие части—разбирать пути и загромождать их составами. В своей борьбе против Корнилова Викжель пошел еще дальше, предложив железнодорожникам „прекратить доставку продовольственных грузов в местности, занятые приверженцами Корнилова".

Захватив в свои руки центральную телеграфную станцию Министерства Путей Сообщения Викжель в течение корниловских дней задерживал все телеграммы, идущие от Корнилова и информировал Временное Правительство и В.Ц.И.К. Советов о всех передвижениях враждебных войск. Кроме того, он непосредственнс руководил разборкой пути и отдавал на места разного рода предписания, препятствовавшие продвижению войск гер. Корнилова.

Такая решительная политика Викжеля нашла широкую поддержку со стороны железнодорожников. Успешность действий Викжеля по ликвидации выступления ген. Корнилова, в первую очередь, об'яснялась этим единодушным

стремлением железнодорожных масс дать отпор и не допустить победы Корнилова. Кажется не было ни одной самой захолустной станции, которая бы не вынесла решительного протеста против выступления Корнилова и не заявила бы о своем единодушном решении не допустить продвижения его войск. Вот несколько таких решений мест.

„Передвижение контр-революционных сил через Орловский узел,—категорически заявлял узловой комитет ст. Орел,—ни в коем случае допущено не будет (А. О. Р. из дела 63, стр. 30).

„Мы, служащие и рабочие ст. Курск,—говорилось в другой телеграмме,—постановили оказать решительный отпор всеми имеющимися у нас средствами до вооруженного выступления включительно“ (телеграмма № 14616 от 30-го авг., там же). „Ждем приказания и всегда готовы в бой для подавления контрреволюции — ни одного паровоза, ни одного вагона для предателей“, заявлял комитет железнодорожных баталионов действующей армии. (А. О. Р. из дела № 69, стр. 6).

С'езд паровозных бригад Юго-Западных ж. дорог в Киеве также призывал

„всех товарищей железнодорожников к защите от посягательств контр-революционеров“ (телеграмма № 4231 от 29-го авг. А. О. Р. из дела № 68, стр. 87).

Такое отношение масс к выступлению ген. Корнилова наблюдалось не только в ближайших районах действия корниловских войск, но и на далеких окраинах, как Сибирь, Кавказ и др. Так, служащие и рабочие паровозных бригад ст. Иркутск 24-го августа постановили: „ни одно требование Корнилова не будет исполнено нами“ (телеграмма № 1754 от 29-го августа. А. О. Р. из дела № 69, стр. 194). Из Самары главный дорожный комитет сообщает, что

„хотя силы железнодорожников и надорваны их экономическим положением, но в железнодорожниках крепко живут традиции 1905 г. и они встанут, как один, и задушат всякие замыслы контр-революционной гидры... Пусть помнят корниловцы,—говорилось в заключение телеграммы,—что они умрут раньше, чем смогут нанести хотя бы один удар революции“.

(Телеграмма № 7455. Арх. Самаро-Златоустовской ж. д. № 28, стр. 39).

Общее собрание железнодорожников Пермского района также заявляло, что

„по первому требованию революционных органов, главного дорожного комитета и Совета Рабочих, Солдатских, и Крестьянских Депутатов выступаем на защиту революции с оружием в руках против общего нашего врага—контр-революции“ (телеграмма № 1695 А. О. Р. из дела № 63, стр. 75, 76).

И таких телеграмм было получено Викжелем, Временным Правительством и ВЦИК'ом несколько десятков. Но программа действия масс в борьбе с контр-революцией не ограничивалась, как это было для Викжеля, арестом Корнилова и преданием его суду, они требовали принятия самых решительных мер против всей буржуазии и всех ее органов, так или иначе сочувствующих или замешанных в этом деле.

Так, требуя ареста Корнилова, общее собрание служащих и рабочих Гришинского района Екатерининской ж. д. в то же время предлагало „ликвидировать в спешном порядке все ячейки контр-революции“. Железнодорожники ст. Барабинская просили Совет Рабочих и Крестьянских Депутатов „о немедленном упразднении Государственной Думы и Государственного Совета, как отживших органов и представляющих в целом контр-революционное гнездо“ (телеграмма № 980 от 30-го августа. А. О. Р., дело № 68, стр. 175, 176). Требовали роспуска Государственной Думы и общее собрание рабочих и служащих всех служб ст. Москва Ник. ж. д., общее собрание ст. Ростов Екатерининск. ж. д. и целый ряд других.

Еще более радикальные требования выдвигали рабочие больших узловых центров. Они, как правило, высказывались против всей политики соглашения с буржуазией и за создание правительства из социалистов. Собрание рабочих и служащих ст. Елец 31-го августа, требуя „разгона черносотенной Государственной Думы, освобождения из тюрьмы оклеветанных социалистов (большевиков.—А. Т) и отмены смерной казни“, в то же время заявляло: „категорически протестуем против соглашательства с буржуазией“ (А. О. Р. из дела № 72, ст. 23). А главный комитет Подольской ж. д. считал необходимым „об'явить военное положение с передачей всей власти центральному правительству, составленному из социалистов, и на местах Советам Рабочих и Солдатских Депутатов и железнодорожным комитетам в полосе отчуждения“ (телеграмма № 1152 от 31-го августа А. О. Р. из дела № 69, стр. 61, 62). Еще

более определенную строго-классовую программу выдвинуло общее собрание мастеровых и рабочих сортировочных, паровозных и вагонных мастерских Моск.-Виндавской ж. д. Она настолько характерна, как показатель резкого поворота в настроении широких масс железнодорожных рабочих под влиянием выступления ген. Корнилова, что ее следует привести целиком:

> В их резолюции говорилось: „Мы, мастеровые и рабочие, собравшись 3-го сентября в количестве 250 человек и обсудив настоящее положение:
>
> 1. Требуем немедленно предать строжайшему революционному суду опричника Корнилова и его сообщников—кадетских и монархических партий.
> 2. Требуем немедленного сформирования правительства из представителей крестьян, рабочих и солдат, которые действительно будут защищать наши интересы и сумеют вывести страну из тупика. Протестуем против соглашательства с буржуазными партиями.
> 3. Требуем немедленного освобождения из республиканских тюрем товарищей революционеров: матросов, солдат, офицеров, рабочих и всех лиц социалистических партий, арестованных в связи с событиями 3—5-го июля, которым еще до сих пор не пред'явлено никаких обвинений.
> 4. Требуем немедленного роспуска Государственной Думы и Государственного Совета, как контрреволюционных очагов, и ареста всех лиц, имеющих какую бы то ни было связь с настоящим заговором.
> 5. Требуем немедленно отмены смертной казни.
> 6. Требуем немедленного созыва Учредительного Собрания.
>
> („Рабочий путь“ № 8 за 1917 г.).

Эти требования решительной борьбы с буржуазной контр-революцией и отказа от какого либо соглашения с ней были суровым приговором масс над позицией мелкобуржуазных верхушек союза как на Учредительном С'езде, так и на Государственном Совещании. Да и сама позиция Викжеля в корниловские дни, как мы видели, была в сущности, отказом от своей прежней линии. После попытки заключить соглашение с буржуазией на Государственном Совещании Викжель принужден был об'ективно вести борьбу против нее во время наступления Корнилова.

Последнее событие явилось для движения железнодорожников, как и для всего русского рабочего класса, поворотным пунктом. Этот сдвиг в массах отразился и на всей политике Викжеля, которая стала еще более нерешительной и колеблющейся. Так начался второй викжелевский период от выступления Корнилова до Октябрьских дней.

ГЛАВА IX.

Уструговская прибавка и забастовка паровозных бригад в августе.

С наступлением реакции после июльских дней забастовочное движение за повышение заработной платы почти совершенно прекратилось. В течение всего июля и начала августа происходили лишь отдельные незначительные выступления. Большую роль в этом сыграло также и обещание, сделанное официально Министром Путей Сообщения Некрасовым и подтвержденное руководителями всероссийского органа союза, что вопрос о новых нормах оплаты труда на железных дорогах передается на разрешение Всероссийского Учредительного С'езда железнодорожников.

После неудачи с плехановской прибавкой—это обещание подействовало на рабочих и служащих успокоительно. Исключение составляли лишь рабочие железнодорожных мастерских и депо. Они, как мы уже видели, питали доверие к союзу не больше, чем к Временному Правительству. Об'единение их в мае в свой самостоятельный союз является лучшим доказательством этого.

Временное Правительство, поэтому, не могло отделаться от их требований простым обещанием передать разрешение вопроса о заработной плате Всероссийскому Учредительному С'езду. Оно вынуждено было в результате майского движения рабочих мастерских и депо указанных узлов образовать специальную комиссию для срочного рассмотрения и удовлетворения выставленных ими требований.

Образованная в начале июня месяца комиссия, как и ее многочисленные предшественицы, проявила чрезвычайную медлительность в работе. Только неослабевающее давление союза мастеровых и рабочих убедило Министра Путей Сообщения, что одними обещаниями об уступках нельзя ограничиться.

4-го августа, за подписью тов. Министра Путей Сообщения Устругова, была, наконец, разослана телеграмма о новом

минимуме оплаты труда для рабочих мастерских и депо Петроградского и Московского узлов.

Телеграмма Устругова устанавливала следующие расценки за 8-ми часовой рабочий день при сохранении принципа сдельных работ:

Для квалифицированных рабочих 1-й категории—12 р.; 2-й—11 р.; 3-й—10 р. 40 к.; 4-й—9 р. 60 к.; для чернорабочих мужчин 1-й категории—7 р. 20 к.; 2-й—6 р. 40 к.; для чернорабочих женщин 1-й категории — 5 р. 60 к.; 2-й—5 р. 20 к. Причем с введением новых норм оплаты труда всякого рода военные прибавки, премии за аккуратное посещение, плехановские прибавки и другие прекращались.

Интересно сравнить эти нормы с тарифом, выработанным союзом металлистов, и расценками, предложенными в противовес им, Петроградским Обществом заводчиков и фабрикантов. Оказывается, что контр-революционная буржуазия была более щедрой и уступчивой, чем демократическое Временное Правительство.

При заключении тарифного договора 7-го августа между союзом металлистов и Обществом заводчиков и фабрикантов ставки, предлагавшиеся обоими сторонами, были следующие [1]):

Группы.	Ставки союза металлистов.	Ставки Общества заводчиков и фабрикантов.	Ставки уструговской телеграммы для квалифицированных рабочих.
	(в рублях в день).		
I	16.00	16.00	12
II	15.20	13.00	11.20
III	14.00 12.00	10.40	10.40
IV	10.00 8.80	8.00	9.60

(Струмилин.—„Тарифное движение среди рабочих Петрограда в 1917 г.“).

Уструговская компромиссная прибавка все же была первой за все время революции более или менее отвечаю-

щей жизни и второй по значению после плехановской прибавки.

Она сыграла приблизительно ту же роль первого толчка к сентябрьской всероссийской железнодорожной забастовке, как прибавка Плеханова для майского движения.

Об'явление уструговской прибавки в момент, когда те же вопросы повышения оплаты труда стояли в порядке дня с'езда, являло фактический отказ Министра Путей Сообщения считаться со с'ездом в этой области, даже игнорирование заявлений, сделанных на этот счет бывшим Министром Путей Сообщения Некрасовым.

Всероссийский Учредительный С'езд, а за ним почти все главные дорожные комитеты вынесли протест против уструговской прибавки, как несправедливой меры, которая, улучшая положение лишь части железнодорожников, тем самым вносит раскол в среду последних и ведет к сепаратным выступлениям.

Действительно, уструговская прибавка явилась камнем, брошенным в скрытое сосредоточенное напряжение широких масс железнодорожников, ждущих с нетерпением от работы Всероссийского Учредительного С'езда новых норм оплаты труда. Недовольство и брожение на местах в связи с ней, приняли настолько серьезный и угрожающий характер, что заседавший Всероссийский С'езд вынужден был послать по всей сети телеграмму „с призывом“ воздержаться от разрозненных выступлений, быть спокойными и твердыми и выжидать решения с'езда, который будет настаивать на правильном разрешении вопроса о материальном положении железнодорожников всех категорий всей сети („Голос Железнодорожника“ № 26 от 23-го августа 1917 г.).

Призыв к спокойствию теперь уже не имел прежней силы, особенно для рабочих паровозных бригад (машинистов, их помощников, смазчиков и т. д.). Они были наиболее задеты уструговской прибавкой, как несправедливым обходом не менее квалифицированных рабочих и при том работающих в более тяжелых условиях. Наряду с рабочими мастерских и депо, они наиболее активно выступали в майском движении. Как и выступление последних, движение рабочих паровозных бригад привело к созданию комиссии по рассмотрению пред'явленных ими экономических требований, выработанных на Всероссийском С'езде машинистов 20-го мая.

28-го июня указанная комиссия, рассмотрев требования, установила следующие минимальные ставки: машинисту—

325—400 р. в месяц; помощнику машиниста 225—300 р. и кочегару 150—175 р. и т. д. Этим комиссия и ограничилась. Несмотря на неоднократные переговоры с менявшимися Министрами Путей Сообщения, проведение в жизнь ставок все откладывалось. Особенно вызывало волнение и брожение среди них резкое несоответствие оплаты их труда в сравнении с другими категориями железнодорожников. Не говоря уже о заработке квалифицированных рабочих мастерских и депо, в среднем зарабатывавших от 300 р. и выше в месяц, оплата труда машинистов и особенно помощников немногим превышала заработок простого чернорабочего. Теперь же, с опубликованием уструговской телеграммы, это не только узаконялось, но и увеличивало еще больше несоответствие. В то время, как машинисты нередко получали вместе с плехановской прибавкой всего от 170—200 р., неквалифицированные рабочие по уструговской телеграмме за 8-ми часовой рабочий день должны были получать минимум 160—170 р. Еще до об'явления уструговской прибавки, в связи с этим, наблюдался переход машинистов и др. рабочих паровозных бригад в мастерские или уход совсем с дороги. Даже откомандированные из армии для работы в качестве машинистов отказывались от работы в виду низкой оплаты труда.

Так, 1-го августа комитет депо Лихоборы Московско-Окружной железной дороги сообщал Московскому Совету Рабочих и Солдатских Депутатов.

„Начальником участка Тяги Московско-Окружной жел. дороги затребованы около 20-ти человек солдат с фронта для работы на паровозах в качестве помощников машинистов в виду нехватки паровозных бригад, но последние работать на паровозах отказываются, а требуют, чтобы их назначили работать в мастерские. Требуют потому, что в настоящее время заработок в мастерских слесаря в два с половиною раза больше, чем у машиниста и помощников, при том число рабочих часов меньше, чем у паровозных бригад. Но в данное время не ощущается недостатка в слесарях, а острая нужда исключительно в помощниках машинистов. В виду этого, комитет паровозного персонала постановил: поставить вас в известность и запросить вашего распоряжения для действия, так как помощники машинистов — солдаты, присланные с фронта для несения таковой службы, отказываются ездить на паровозах, а больше помощников машинистов не имеется, вследствие чего неиз-

бежны задержки поездов, и, чтобы избежать таковых, просим вас срочно сообщить план действия к помощникам машинистов, присланным с фронта и отказывающимся ездить на паровозах“.

(А. О. Р. дело Моссовета № 62/₁ лист 5).

Даже Московское Совещание общественных деятелей в августе при обсуждении вопроса о положении железнодорожного транспорта не могло не остановиться на недостаточной оплате труда паровозной прислуги. Так, докладчик инженер Родионов говорил:

„Я получил вчера справку, что средний заработок рабочих от 300 до 800 р. в месяц, между тем как, например, машиниста первого класса пассажирского поезда от 200—250 р. в месяц. Результатом этого,—продолжал он,—является то, что у нас теперь на дорогах систематически не хватает машинистов, помощников, смазчиков и других“.

(Протоколы Московского Совещания общественных деятелей 6—9-го августа, стр. 127).

То же самое констатировали и представители стачечного комитета на заседании Бюро ВЦИКА 19-го августа, указывая, что в результате нищенского оклада „наблюдается бегство опытных работников“.

С об'явлением уструговской прибавки, среди рабочих и служащих паровозных бригад началось стихийное движение за об'явление забастовки. 15-го августа всероссийский паровозосоюз пред'явил Временному Правительству ряд экономических требований, с угрозой, если они не будут удовлетворены, начать с 20-го августа всероссийскую забастовку паровозных бригад.

Движение за забастовку шло с самых низов, которые остро чувствовали всю несправедливость уструговской прибавки по отношению к служащим паровозных бригад.

Движение быстро охватило рабочих паровозных бригад Московского и Петроградского узлов, за ними последовали рабочие паровозники Екатерининской, Северной, Пермской и других железных дорог.

Вся буржуазная пресса подняла широкую кампанию против проектируемой забастовки. Министр Путей Сообщения Юренев, тов. министра Кисляков и другие члены правительства выступили с угрозой, что „против виновных в этом будут приняты самые решительные и суровые меры“.

Всероссийский Учредительный С'езд, Всероссийская Железнодорожная Конференция Профессиональных Союзов и целый ряд других союзных организаций также резко выступили против сепаратного выступления союза паровозных бригад.

В условиях созываемого Московского Государственного Совещания, вся эта кампания против забастовки вносила нерешительность в ряды руководителей союза. Стачечный комитет не проявил достаточной твердости в проведении решения о забастовке. Так, член Всероссийского Учредительного С'езда Кондратьев, докладывая о своих переговорах с стачечным комитетом, сообщал с'езду:

> „Оказалось, что сам этот стачечный комитет против забастовки. Он является лишь исполнителем воли низов, которые склонны к забастовке, и сам комитет до сего времени сдерживает порыв массы".

(„Голос Железнодорожника" № 28 от 30-го августа 1917 г.).

Окончательное разрешение конфликта было передано в комиссию при Министерстве Путей Сообщения под председательством тов. министра Тахтамышева.

ГЛАВА X.

Всероссийская сентябрьская железнодорожная забастовка.

1. Временное Правительство, Викжель и движение масс за всеобщую забастовку.

Августовское выступление союза паровозных бригад, под исключительно сильным давлением низов, выявило остроту материальной необеспеченности широких масс железнодорожников.

Еще во время работ Всероссийского С'езда с мест поступало большое количество настойчивых требований срочного урегулирования вопроса о заработной плате Это, как и события начала августа, заставило с'езд перенести центр своего внимания на выработку новых форм оплаты труда.

Тариф, выработанный с'ездом, был единственным положительным результатом всей его работы, тянувшейся в продолжении более месяца.

Ставки превышали не только нормы уструговской прибавки, но и наиболее высокие ставки союза металлистов. Так, например, по Петроградскому району для всех служащих и рабочих был установлен минимум в 285 руб., для квалифицированных же рабочих ставка была установлена в размере 450 руб. в месяц. Для характеристики высоты норм оплаты труда, выработанных с'ездом, интересно сравнить приведенные ставки с заработной платой рабочих на заводе Парвиайнен. За период июль—сентябрь рабочие токаря получали на указанном заводе в среднем в месяц 369 р. а чернорабочие — 256 р., т. е. значительно меньше ставок с'езда (Струмилин—„Заработная плата и производительность труда в русской промышленности за период 1913—1922 г.г.", стр. 10).

Теперь перед руководителями союза стояла задача провести ставки в жизнь. Они хорошо понимали, что после уструговской прибавки всякая задержка с проведением ставок неизбежно поведет к усилению сепаратных выступлений в движении рабочих паровозных бригад,

а вместе с тем и к уменьшению влияния союза в массах и усилению строительства по профессиональнным об'единениям.

Внимание вновь избранного Викжеля естественно сосредотачивается на проведении тех тарифных ставок, которые были приняты с'ездом. Поэтому, еще до закрытия с'езда принимаются меры к признанию их Министерством Путей Сообщения и Временным Правительством и получению соответствующих кредитов. Но избранная для переговоров делегация с первых же шагов наталкивается на сопротивление Временного Правительства. Последнее, вместо того, чтобы дать тот или иной ответ, передает дело в комиссию Тахтамышева по ликвидации конфликта с рабочими паровозных бригад, явно стремясь этим затянуть разрешение вопроса.

Наступление корниловских дней отодвинуло вопрос о новых ставках на некоторое время, так как все внимание Викжеля сосредоточилось на подавлении выступления генерала Корнилова.

Но именно во время корниловского выступления и особенно после него выявилась вся крайняя нужда и неотложность немедленного улучшения материального положения рабочих и служащих.

Продовольственный кризис к этому времени принял особенно острые формы, в связи с правительственным повышением твердых цен на хлеб на 100%. Эта мера, как известно, вызвала сокращение подвоза хлеба и еще больше взвинтила вольные цены на хлеб. С другой стороны, снабжение железнодорожников продовольствием находилось в более чем неудовлетворительном состоянии. На открывшемся 3-го сентября Всероссийском С'езде Продовольственных Комитетов казенных и частных железных дорог выяснилось из докладов с мест, что „наряды (по снабжению.—А. Т.) выполняют лишь в размере 20—30% нормального количества“ („Известия Петроградского Совета Рабочих и Солдатских Депутатов“ № 162 от 5-го сентября 1917 г.).

В этих условиях недовольство и брожение масс начинали принимать форму массовых разгромов вагонов с продовольствием и хищений грузов. Председатель Викжеля Малицкий в своем отчетном докладе на Всероссийском Чрезвычайном С'езде в декабре 1917 г. говорил:

„Наши товарищи, приезжавшие с мест, говорили, что на местах раздаются угрозы разбить поезда с продовольственными грузами, потому что на местах дело продовольствия, дело снабжения железнодорож-

ников—стоит из рук вон плохо. К нам явились наши товарищи, которые говорили: положение таково, что мы должны бить вагоны, мы должны, быть может, порой красть, но мы иначе поступать не можем“.

(Бюллетень Чрезвычайного Всероссийского Железнодорожного Делегатского С'езда. Стенографический отчет № 9. Доклад Малицкого).

Насколько серьезный характер принимало это движение, можно видеть также из указаний представителей Викжеля на заседании Бюро ВЦИК 10-го сентября, что рабочими и служащими захвачено „несколько миллионов пудов хлеба, следовавших в Архангельск. Умышленное массовое разбивание вагонов и хищения из них грузов и т. п.“ (Заявление в Бюро ВЦИК союза инженеров и техников, стр. 3. Архив Истпрофтрана).

В первых числах сентября со всех концов сети начинают поступать телеграммы с требованием срочного проведения новых ставок с'езда. Приезжают даже целые делегации от дорог и отдельных станций. Все они в один голос говорят о крайней материальной необеспеченности рабочих и служащих, об ужасающем несоответствии их заработной платы росту цен на продукты первой необходимости. На многих дорогах положение настолько обострилось, что места стали ставить ультиматумы самому Викжелю. Так, например, с Самаро-Златоустовской дороги заявляли, что 12-ое сентября, крайний срок проведения ставок через Временное Правительство, после которого дорога забастует. Из Царицынского района Владикавказской ж. д. сообщали, что если к 18 сентября не будет принят новый тариф, то дороги остановятся и т. д. Аналогичные ультиматумы поступали и с других дорог.

И как только корниловское выступление было ликвидировано, Викжель, подгоняемый растущим волнением масс, поставил новому Министру Путей Сообщения Ливеровскому ультиматум о проведении в жизнь тарифной схемы Всероссийского С'езда. В ответ на это Временное Правительство создает новую комиссию под председательством тов. Министра Труда Гвоздева, с такой же неопределенностью в ее полномочиях, как и комиссия Тахтамышева.

Викжель понимал, что всякое промедление подорвет его авторитет и влияние на массы и окончательно развяжет стихию. Это вынудило его выйти на другой же день из комиссии Гвоздева и настаивать на передаче вопроса сразу на решение Временного Правительства. Несмотря

на настойчивые требования, Временное Правительство осталось на прежней позиции. Примириться с отказом Временного Правительства Викжель уже не мог, так как это означало бы примириться с возможностью неблагоприятного и, во всяком случае, нескорого решения вопроса, чего не допустили бы массы.

Встать, на путь активных действий порвавшему добрососедские отношения с Временным Правительством Викжелю мешала его собственная мелкобуржуазная природа и проводимая им политика классового сотрудничества.

Викжель избирает средний путь—посредничество Совета Рабочих Депутатов. Этим путем он надеялся как нибудь избежать разрыва с правительством и не вызвать забастовки.

7-го сентября Викжель просит содействия Бюро ВЦИК в проведении тарифа через Временное Правительство. Бюро ВЦИК после некоторого колебания, создало комиссию под председательством Череванина и обязалось: „принять все, зависящие от него, меры к осуществлению принятых Советом решений, отстаивая их перед Временным Правительством" („Рабочая Газета" от 9-го сентября 1917 г.).

После подробного пересмотра ставок, выработанных Всероссийским С'ездом, комиссия ВЦИК снизила минимум до 200 руб., соответственно уменьшив и другие ставки. Викжель согласился с этим снижением.

После утверждения работ комиссии Череванина, Бюро ВЦИК вместо того, чтобы, согласно принятым на себя обязательствам, провести ставки через Временное Правительство, передает вопрос почему то снова в комиссию нового состава, под председательством тов. Министра Труда Гвоздева. Викжель соглашается и с этой проволочкой. Правда, комиссия, в отличие от всех предыдущих, по заявлению самого же Гвоздева, была облечена полномочиями окончательно решить вопрос. Ей был дан 7-ми дневный срок.

В комиссии ставки были еще уменьшены по сравнению с указанным минимумом—для Петроградского района с 200 р. до 180 р. (10%). Викжель, боясь, с одной стороны, выступления масс, с другой—разрыва с Временным Правительством, согласился и на это, хотя с мест поступали телеграммы протеста против какого либо урезывания ставок.

Уже в то время, когда вопрос передавался в вциковскую комиссию, этот шаг был встречен железнодорожниками явно враждебно. В их памяти были свежи воспоминания о бесчисленных и разнообразных комиссиях, сменявших друг друга в течение 7-ми месяцев, без какого бы то ни было положительного результата.

Викжелю все же удалось кое-как сдержать стихийное выступление масс в течение 7 дней.

Чтобы как нибудь предотвратить неизбежное выступление, Викжель высылает по сети телеграмму с указанием, что „возможно завтра, а может быть даже через несколько часов“ вопрос будет обязательно решен.

„Работа комиссии под председательством Управляющего Министерством Труда Гвоздева, — говорилось в ней, — закончены и нормы будут в окончательном виде утверждены в ближайшем заседании Временного Правительства, возможно, что завтра. По утверждении норм будет сейчас же издан декрет правительства. Товарищи, мы долго ждали разрешения вопроса и не можем срывать его и губить революцию из-за нескольких дней, может быть даже часов. Не выступайте, ждите нашего уведомления („Новая Жизнь“ № 132 от 20-го сентября).

19-го сентября Временное Правительство, рассмотрев работы гвоздевской комиссии, признало, что выработанные ею нормы не приемлемы и создало новую комиссию из министров под председательством Министра Путей Сообщения Ливеровского. Срок окончания ее работ не был установлен, и к участию в ее работах, как обычно делалось в таких случаях раньше, не были привлечены представители Викжеля. Было ясно, что Временное Правительство не думает спешить с удовлетворением требований железнодорожников.

В ответ на это с мест посылались в Викжель телеграммы о стихийном прекращении работ повсюду, о том, что местные комитеты не в силах уже сдерживать более масс, что постоянные и неоднократные призывы Викжеля к спокойному ожиданию решения вопроса уже не действуют на массы, напротив—вызывают возмущение и негодование.

Главный дорожный комитет Сызрано-Вяземской ж. д. сообщал:

„Удерживать железнодорожников от выступления чрезвычайно трудно и местами невозможно. Частичные выступления возникают стихийно“.

(Телеграмма № 3822 от 22-го сентября, А. О. Р. дело № 281).

Из Тулы стачечный комитет сообщал:

„Железнодорожники, истощивши все свои силы, уже начали вымирать от недоедания и непосильно тяжелой сверхурочной работы... От истощения в

некоторых местах уже начались разрозненные отдельные железнодорожные забастовки".

(Телеграмма № 1460 от 22-го сентября, А. О. Р. дело № 281).

Из Ташкента:

„Больше не хватает сил сдерживать голодных людей. Неужели Временное Правительство не знает, что с голодным трудно рассуждать, что переливание из одной комиссии в другую больше всего раздражает".

(Телеграмма № 1690, А. О. Р. из дела 281).

Итак, по всей сети с мастерской на мастерскую, с дороги на дорогу перекидывалась волна недовольства.

Особенно сильное брожение вызвала затяжка на линии дорог Моск.-Курской, Киево-Воронежской и Самаро-Златоустовской. 20-го сентября „Новая Жизнь" сообщала: „Частичная забастовка наблюдается на Киево-Воронежской ж. д., Самаро-Златоустовской, Московско-Курской, Юго-Западных линиях и на многих других. Всюду создаются стачечные комитеты для сбора стачечного фонда. На некоторых участках Курской дороги начались частичные забастовки железнодорожных мастерских". На станциях Тула, Конотоп и Самара образовались забастовочные комитеты 20-го сентября началась забастовка во всех железнодорожных мастерских ст. Ташкент („Дело Народа" № 161 от 22-го сентября), 20-го же сентября прекратили работу служащие и рабочие паровозных бригад на Александровском паровозостроительном заводе („Дело Народа" № 160 от 21-го сентября).

Руководители Викжеля теперь ясно сознавали, что если они еще промедлят с об'явлением забастовки и не возьмут в свои руки руководство движением, то оно, смыв их, пройдет через их головы. Это было признано с большой откровенностью председателем Викжеля Малицким в своем отчете на Чрезвычайном Всероссийском С'езде в декабре.

20-го сентября в 14 часов Викжель по прямому проводу из Москвы сообщает в Петроград оставшимся там членам Викжеля о принятом решении взять на себя руководство движением и об'явить всеобщую забастовку с 12 час. ночи с 23-го на 24-ое сентября. Но, вместе с тем, он не оставляет еще надежды на мирное разрешение конфликта. Отсрочка начала забастовки на целых 4 дня, в условиях уже начавшегося стихийного прекращения работ, ясно обнаруживала стремление оттянуть неизбежный шаг.

Об этом очень откровенно указывалось в статье „Железнодорожники“, помещенной в газете „Дело Народа“ № 162 от 23-го сентября, в которой автор, повидимому член Викжеля, скрывавшийся под псевдонимом „Ветчей“, писал: „Был об'явлен срок начала ее (забастовки) с надеждой, что удастся еще до этого найти безболезненное решение вопроса, найти спасительный общий язык с представителями правительства“. Действительно, в том же разговоре по прямому проводу Викжель поручает своим членам в Петрограде

> „ехать сейчас же к Верховскому и Керенскому для ультимативного разговора. Предложить правительству издать декрет сегодня же до 8 часов вечера.
>
> Очень просим наше постановление передать Совету и правительству немедленно. Помните, что сейчас дорога каждая минута и внушите это правительству и Совету. Медлить нельзя. Положение слишком острое“ (Архив Истпрофтрана).

В этот же день представители Викжеля в Петрограде обратились лично к Временному Правительству в лице Керенского и ген. Верховского, пробуя на них воздействовать описанием угрожающего положения на местах. Керенский высказал готовность снова пересмотреть вопрос на вечернем заседании Временного Правительства 20-го сентября. Но это осталось простым обещанием.

В тот же вечер Министр Путей Сообщения Ливеровский сообщил Викжелю в Москву, что правительство требование его отвергло, что никакого декрета пока издано не будет, что вопрос пойдет тем же старым порядком через комиссию министерства, как это было решено на заседании Временного Правительства 19-го сентября. Это не было случайным решением со стороны Временного Правительства, напротив, оно стояло в тесной связи со всей политикой, проводимой им после корниловского выступления.

Задача во что бы то ни стало добиться коалиции и соглашения с торгово-промышленным классом и, в то же время, восстановить доверие у „союзников“ была доминирующей для всей политики правительства после корниловского выступления. Разрешению этой задачи была подчинена и политика в отношении к требованиям железнодорожников. Нужно было показать, что правительство сильно и независимо от демократических организаций, что оно умеет проявлять твердость власти и не пойдет на уступки без особой нужды.

Правда, значительную роль в такой политике Временного Правительства играло, повидимому, непонимание всей глубины назревшего конфликта.

После сообщения Ливеровского и для Викжеля стало ясно, что единственным, не отрезанным путем к улучшению материального положения железнодорожников остался путь всеобщей забастовки.

21-го сентября в 12 час. 15 мин. Викжель разослал по всей сети железных дорог телеграмму с об'явлением всеобщей забастовки.

2. Об'явление всеобщей забастовки.

Об'явление Викжелем всеобщей забастовки было встречено железнодорожниками с редким единодушием.

Движение охватило буквально всю железнодорожную сеть. Наряду с крупными узловыми центрами, как Москва, Петроград, Харьков, Киев, Самара и т. д., на забастовку откликнулись второстепенные узловые пункты, захолустные станции (как Волово, Ур, Бежецк, Морозовская, Коростень, Большево, Горбачево) и т. д.

Поскольку можно судить по данным газетных сообщений и телеграмм, полученных Викжелем и Временным Правительством, лишь 7 дорог, да несколько отдельных районов отказались присоединиться к всеобщей забастовке. Этими дорогами были: Закавказская, Владикавказская, Александровская, Полесские, Китайско-Восточная, Уссурийская, Амурская железные дороги; из отдельных значительных узловых пунктов: Псков, Смоленск, Гомель, и, наряду с ними, несколько наиболее захолустных глухих станций, как Аксаково, Бахмач, Калинковичи и т. д.

Одни из них принципиально отрицали забастовку, как метод борьбы с Временным Правительством за улучшение своего положения (Закавказская дорога), другие считали ее несвоевременной.

Доминирующую роль в определении позиции дорожных организаций во всеобщей забастовке играли районы дороговизны, а затем районы военных действий.

Железные дороги, находящиеся в районах, где продовольственный кризис принял особо острый характер, высказывались единодушно за присоединение к всеобщей забастовке в решимости бороться до конца. Наоборот, железнодорожники, расположенные в районах более благополучных, где цены на предметы первой необходимости были сравнительно не столь высоки, высказывались или за недопустимость забастовки, или, во всяком случае, за отсрочку ее.

Вот сравнительная таблица роста дороговизны (беря рост цен на рожь) в Европейской России, на Кавказе и на Дальнем Востоке.

Средние месячные цены на рожь в 1917 г. (в коп. за пуд. [1]).

Европейская Россия	Нечерноземная полоса	весен.	443,	осен.	1.578	в % отн. к весен.	356%
	Черноземная полоса	„	260	„	848	„	326%
Кавказ		„	213	„	494	„	231%
Дальний Восток	Приморская область	„	228	„	450	„	197%
	Амурская обл.	„	—	„	539 (пшеница).		

Из приведенной таблицы видно, как резко ухудшилось к осени продовольственное положение Европейской России (и абсолютно, и относительно) по сравнению с Кавказом и Дальним Востоком.

И даже беря только Европейскую Россию, можно проследить связь роста дороговизны со степенью активности, настойчивости тех или иных районов железнодорожной сети в сентябрьском забастовочном движении.

В этом отношении выделяются, в первую очередь, большие узловые пункты, находящиеся в промышленных центрах, где особенно чувствовалась дороговизна. Узловые пункты, как Москва, Петроград, Екатеринослав, Харьков, Нижний-Новгород, Тула и др., являлись главными центрами, откуда раздавались первые требования всеобщей забастовки и где, накануне ее, сильней всего была стихийная приостановка движения.

Особенно яркой иллюстрацией причинной связи роста дороговизны с присоединением к всеобщей забастовке является подчинение решению Викжеля со стороны районных организаций тех железных дорог, которые отказались присоединиться к забастовке. Так, общее собрание служащих Царицынского района Владикавказской ж. д. постановляет: „присоединиться к забастовке по плану Московского Всероссийского Стачечного Бюро“ (телеграмма № 959 от 12/IX 1917 г. А. О. Р., дело 131).

А в то же время общее собрание служащих главных мастерских Владикавказской ж. д. (Владикавказ) вынесло резолюцию, поддерживающую решение своего главного дорожного комитета. В ней говорилось, что „они обращаются ко всем товарищам железнодорожникам с просьбой воздержаться от прекращения движения“ („Русское Слово“ от 24-го сентября 1917 г.).

[1]) Проф. Кондратьев, Н. Д. „Рынок хлебов и его регулирование во время войны и революции“, стр. 228—233.

Царицынский район Владикавказской ж. д. находился как раз в наиболее неблагополучных по дороговизне губерниях Астраханской и Донской области и при сравнении последних с губерниями Северного Кавказа,—Ставропольской и Кубанской, сразу выясняются причины различного отношения их к об'явленной забастовке. Вот маленькая табличка:

Средние месячные цены на рожь в 1917 г. (в коп. за пуд.).

Цариц. район	Владик. ж. д.	Астрахан. губ.		вес. 223	осен. 934	в % отн. к весен. 403%
		Донская обл.		„ 219	„ 976	443%
Северный Кавказ		Ставроп. губ.		„ —	„ 457	(592) (пшен.).
		Кубанская обл.	рожь	„ 213	„ 550	263%
			Пшеница	„ 299	„ 667	223%

Что касается Александровской и Полесской ж. д., то в их решении против об'явления забастовки, повидимому, сказалось, главным образом, положение их, как фронтовых жел. дор., непосредственно связанных с действующей армией. Этот мотив должен был играть тем более значительную роль, что как раз в августе и сентябре месяце было особенно тревожное настроение, в связи с взятием Риги и частичным наступлением немцев, что вызывало известное шовинистическое настроение среди населения прифронтовой полосы, а, следовательно, и среди железнодорожников. И не случайно, поэтому, что такие узловые пункты, как Псков, Гомель, Минск, находящиеся в непосредственной близости от северного фронта, высказались против забастовки. Исключением из такого рода фронтовых жел. дор. была Подольская. Но здесь играло значение одно весьма важное обстоятельство. Так, 23-го сентября главный комитет Подольской жел. дор. сообщил, что „до сих пор содержание не уплачено за август месяц. Люди буквально голодают“ (телеграмма № 954 от 23/IX—1917 г.).

В результате этого, еще до об'явления всеобщей забастовки на ней стихийно возникает частичная остановка движения, с требованием уплаты содержания (Коростень и др.). На об'явление всеобщей забастовки Подольская ж. д. сообщила:

„Несмотря на то, что Подольская ж. д. прифронтовая, мы по вашему зову, товарищи, станем, как один человек, на защиту пред'явленных нами требований“.

Все телеграммы с мест, касаясь причин, вызывавших частичные стихийные забастовки, в один голос указывают на чрезвычайный рост дороговизны.

Политика затяжки вопроса имела то значение для движения, что требование повышения нормы оплаты труда расширялось до выставления определенной экономической платформы контроля и регулирования народного хозяйства.

На ряду с требованием проведения в жизнь норм, выработанных С'ездом, во всех телеграммах с мест выставляются требования понижения твердых цен на хлеб, установления цен на все предметы первой необходимости, борьбы со спекуляцией, принятия мер к равномерному распределению всех предметов первой необходимости, и, наконец, установления контроля над производством и распределением продуктов.

Так, общее собрание ст. Болошево заявило:

> „Единственный выход из этого гнетущего положения—нормировка цен на труд, продукты крестьянского и рабочего обихода, на что и обращаем внимание Временного Правительства".

Общее собрание служащих ст. Смоленск, требовало

> „самой энергичной борьбы со спекуляцией, снабжения предметами первой необходимости натурой, установления твердых цен на предметы с.-х. потребления".

Собрание Самарского ж.-д. узла, в количестве 3.000 человек, заявило:

> „Мы требуем немедленного установления твердых цен на все продукты потребления как сельских, так и городских и фабричных производств, дабы положить конец этой беспощадной спекуляции капиталистов".

А Совет Депутатов Южных дорог

> „требует понижения цен на хлеб и прочие предметы первой необходимости, установления контроля над производством и распределения предметов производства".

В своем обращении о начале об'явленной забастовки стачечный комитет Самаро-Златоустовской ж. д. говорил:

> „Час пробил. Так дружно же, в ногу, товарищи, за наши требования, за установление твердых цен на

предметы первой необходимости и демократизацию власти“.

Такое расширение требований знаменовало собой глубоко-стихийное недовольство железнодорожных масс не только отношением Временного Правительства к их требованиям, но и вообще всей политикой коалиции.

3. Угроза Временного Правительства и политический момент в забастовке.

Единодушие, с которым было встречено на местах об'явление всеобщей забастовки, не давало хороших предзнаменований Временному Правительству. От лица последнего Керенский спешит опубликовать правительственное сообщение, с угрозой применить репрессии против забастовщиков.

> „Я об'являю, что никаких колебаний, никаких потрясений по правильной работе жел. дор., Временное Правительство допустить не может... Я надеюсь, что Временному Правительству не придется принимать тех суровых мер, которые по закону полагаются за неисполнение во время войны распоряжений жел.-дор. властей... Предлагаю немедленно, в сознании великой ответственности перед родиной, прекратить всякие призывы к жел.-дор. забастовке“.

(„Рабочая Газета“ № 167 от 22/IX—1917 г.).

Но в этом обращении было больше показной твердости, чем действительной уверенности в своей силе. После того, как было опубликовано обращение, Керенский спешно едет в Петроградское Бюро Викжеля, где пытается убедить членов взять обратно постановление о забастовке. Когда же ему это не удалось, он посылает Викжелю телеграмму—полууступку - полуугрозу:

> „В окончательной форме вопрос о возможных прибавках будет решен Временным Правительством не позднее 26-го сентября. Еще раз считаю долгом предварить, что организация ж.-д. забастовки во время войны является преступлением“.

(„Новая Жизнь“ № 135 от 23/IX—1917 г.).

Викжель в ответ на это потребовал, чтобы вопрос был решен до начала об'явленной забастовки (до 12 часов 23-го сентября), так как никаких реальных указаний, что

вопрос будет решен в положительном смысле, т. е. что будут утверждены гвоздевские нормы, в телеграмме Керенского не было.

Но Временное Правительство, чтобы не уронить престижа власти, уперлось на своем и никак не хотело уступить. Тем временем, события принимали явно неблагоприятный для Временного Правительства характер. Подавляющее большинство дорог уже высказалось за присоединение к забастовке, а Викжель, правда незначительным большинством, постановил не итти на уступки без реальных гарантий.

Растерянность в рядах Временного Правительства усиливается: оно совершенно теряет голову и обращается снова к угрозам.

Министр Внутренних Дел Никитин (он же—Министр Почт и Телеграфов—меньшевик) с одобрения Временного Правительства, вслед за отказом Викжеля отменить забастовку, обращается к железнодорожникам с угрозами, напоминающими целиком распоряжения самодержавия против них в 1905 г.

В циркулярной телеграмме Никитина говорилось:

„Призыв к приостановлению ж. д. движения есть наказуемое по закону преступление, равное измене родине. Все граждане призываются на защиту родины от нового удара, подобного корниловскому заговору. Предписываю задерживать все телеграммы явно преступного содержания и сообщать о них мне“.

(„Дело Народа“ № 162 от 23/IX—1917 г.).

Указы Временного Правительства с обвинениями железнодорожников в преступлении и измене, сопровождаемые угрозой применить репрессии, оказали совершенно обратное действие на железнодорожников, чем предполагали авторы.

Озлобление дошло до крайности, даже в самых отсталых слоях железнодорожников.

„Обращение Министра-председателя,—заявлял главный стачечный комитет Екатеринославской ж. д.,—считаем возмутительным и демагогическим. . . Министр-председатель должен помнить, что мы доведем борьбу до конца“.

(Телеграмма № 6814 от 26/IX 1917 г. из дела № 88).

Железнодорожники ст. Ташкент также заявили, что обращение Временного Правительства

„есть акт гнуснейшего лицемерия — голод репрессиями не устранишь".

И здесь же заявляли:

„Смело и бодро пойдут ташкентцы навстречу всяким репрессиям; смелые в борьбе,—не свернем со своего пути в сознании своей правоты, мы сломим грубую силу".

(Телеграмма № 1690 от 25/IX 1917 г. из дела № 281).

Аналогичные телеграммы поступали из Самары, Киева и целого ряда других мест. И даже Викжель был возмущен такого рода обращением и в специальной телеграмме по всей сети ж. д., с несвойственной для него решительностью, квалифицировал телеграмму Никитина, „как произведение провокационной литературы" (телеграмма № 2585 от 26/IX 1917 г. из дела № 281).

„Не будь этих бестактных действий Временного Правительства и Керенского,—как правильно отмечала „Новая Жизнь",—конфликт потерял бы свою остроту („Новая Жизнь" 26|IX—1917 г. № 137).

Именно в результате их в движение был внесен политический элемент.

Так, представители главных дорожных комитетов на Южных, Юго-Восточных, Северо-Донецкой, Мерефо-Херсонской и Гришино-Ровенской ж. д. (об'единившиеся для согласования действий и проведения стачки в один областной центр) заявляли в ответ на указанные обращения:

„Не мы, граждане Керенский и Никитин, изменили родине, а вы изменили своим идеалам, а Временное Правительство—своим обещаниям, и теперь нас не могут остановить никакие слова и никакие угрозы, кроме мощного слова наших товарищей".

(Телеграмма от 24/IX 1917 г. из Харькова, А. О. Р. из дела № 88).

„Забастовка, — утверждает также общее собрание ст. Коростень (Под. ж. д.), вызвана безумной политикой буржуазного Временного Правительства".

(Телеграмма № 3264 от 26/IX 1917 г. А. О. Р. дело № 88).

Еще более определенно высказывается Пермский главный дорожный комитет, категорически указывая, что

„возникший конфликт является, несомненно, результатом политики соглашательства, политики коалиции и что выход из создавшегося трагического положения может дать России только власть организованной революционной демократии".

(Телеграмма № 2159 от 22/IX 1917 г. из дела № 281).

Тот же вывод делают железнодорожники ст. Кротовки (С.-Злат. ж. д.). Забастовка, по их мнению, вызвана

„участием во Временном Правительстве буржуазных министров, ведущих страну к гибели и неудовлетворяющих требований ж. д."; поэтому, Кротовское собрание постановило требовать: „призвать к власти министров-социалистов, с немедленным улучшением быта железнодорожников" (копия телеграммы без указания № от 22/IX 1917 г. А. О. Р. из дела № 88).

Еще более ярко политический момент выявился в постановлении общего собрания рабочих и служащих ст. Самара от 24/IX в количестве 3-х тысяч человек:

„1. Мы протестуем против тех мер и приемов, которые выражены в телеграмме министра Керенского № 9477;

2. Не со стороны голодных железнодорожников измена родине, а со стороны губительной политики Мин. Пут. Сообщения;

3. Мы требуем немедленного отозвания управляющего Министра Путей Сообщения Ливеровского и немедленной чистки всего Министерства Путей Сообщения, Управления дорог и всей администрации сверху до низу;

4. Мы требуем демократизации власти;

5. Мы протестуем против коалиции с кадетами, которые в дни восстания Корнилова были с ним; нет места во Временном Правительстве партии народной измены;

6. Мы требуем немедленно отмены смертной казни;

7. Мы требуем решительной и активной борьбы за мир в общенародных интересах.

Заявляем,—заканчивалась резолюция,—что не приступим к работам до удовлетворения наших требований".

(Телеграмма № 6158 от 26/IX 1917 г. из дела № 281).

Таким образом, в результате целого ряда „бестактностей" Временного Правительства (по выражению „Новой Жизни") произошло превращение чисто экономической забастовки в политическую.

Можно сказать, движение прошло три основных ступени в своем развитии.

Оно возникло исключительно, как требование улучшить материальное положение, т. е. как чисто экономическая забастовка, не выходящая за рамки удовлетворения непосредственных нужд железнодорожников, как особой профессиональной группы трудящихся. Затем, политикой затяжек, оно было вплотную подведено к проблеме борьбы с хозяйственной разрухой и голодом, которые теперь в самой острой форме ощущались непосредственно широкими слоями железнодорожников. Наряду с требованиями новых норм оплаты труда, выставляются уже требования регулирования, контроля, надзора над производством и распределением продуктов, установления и понижения твердых цен, борьбы со спекуляцией и т. д. Это было второй ступенью. И, наконец, политикой „бестактностей" движение было решительно переведено на рельсы политической борьбы. Обращения Керенского и Никитина создали об'ективно условия для уяснения самым наглядным образом связи между политикой Временного Правительства и той катастрофой и голодом, которые всей тяжестью давили страну. Так произошло сочетание экономического момента с политическим, обогатив, тем самым, движение новым мощным зарядом классовой энергии. Движение уперлось в борьбу с Временным Правительством.

Стамо, член Викжеля, останавливаясь в своем выступлении на Всероссийском Чрезвычайном С'езде на причинах, побудивших Викжель ликвидировать забастовку, говорил, что после спешно изданного Временным Правительством закона о новых нормах оплаты „лозунг свержения Временного Правительства был единственным правильным принципом, и если вести забастовку, то только во имя этого принципа, а так как в этом принципе не было поддержки, то мы принуждены были приостановить забастовку" (бюллетень Чрезвыч. Всерос. ж. д. Делегатск. С'езда № 10). Здесь, конечно, говорилось не столько об отсутствии поддержки самих ж. д. масс, сколько руководящих организаций — ВЦИК, ВЦСПС и др., находившихся в то время еще в руках эс-эров и меньшевиков.

Политическим выражением этого перерастания движения явилось голосование большинства представителей железнодорожников на демократическом совещании, происходившем в самом разгаре движения против коалиционного состава правительства. Из 25 человек делегации, составленной из представителей 4-х самых больших узловых пунктов Московского, Киевского, Харьковского и Петроградского — только 2 голосовали за коалицию, а остальные 23—против.

4. Отношение к забастовке в стране.

Еще в самом начале пред'явленные Викжелем требования о введении новых норм оплаты труда по схеме, выработанной Всероссийским ж.-д. с'ездом, были встречены всей буржуазной печатью с негодованием, как антипатриотический, антигосударственный шаг. Требования железнодорожников характеризовались ею, как безусловно неприемлемые, невероятно вздутые, совершенно неосуществимые для государства, в подтверждение чего приводились расчеты новых доассигнований, по которым якобы потребовалось бы увеличение расхода государства от 5 до 6 миллиардов в год, из которых 66% должно пасть на частные железные дороги. Впоследствии в комиссии Гвоздева выяснилась мифичность этих миллиардов. Оказалось, что в действительности потребуется гораздо меньшая сумма. По расчетам, указанным комиссией, новые доассигнования должны были выражаться лишь в сумме 1.177 миллионов.

Вся агитация буржуазной прессы имела одну цель, один смысл—натравить население, в первую очередь солдат и крестьян, на железнодорожников. Вся демократическая и социалистическая пресса по мере своих сил и разумения постаралась внести и свою лепту в погромную агитацию против забастовки.

Выступление „Рабочей Газеты" органа ЦК РСДРП (об'единенной) особенно ярко оттеняет эту сторону агитации социалистической прессы.

> „Демократия и рабочий класс,—писала „Рабочая Газета" в передовице под заголовком „Кто виноват",—не могут не задать себе вопроса, на ком же лежит ответственность за происшедшее..." И отвечала: „Они (т. е. руководители железнодорожников) пошли навстречу стихии, вместо того, чтобы бороться с ней... Этого демократия не простит генеральному штабу железнодорожников. Так легко не ставят на карту интересы всей страны и демократии" („Рабочая Газета" от 26/IX 1917 г. за № 170).

А ЦК эс-эров, в связи с об'явлением забастовки, выносит резолюцию, запрещающую своим членам в Викжеле голосовать за стачку. Только благодаря тому, что эс-эры никогда не были знакомы с партийной дисциплиной, не удалось этим сорвать решение об'явить забастовку.

> „Из 32 находившихся на лицо голосовавших членов Викжеля,—пишет в своих воспоминаниях Вомпе,—

19 были за, 13 против забастовки, причем голоса эс-эров разделились: 6 голосовало против и 5 за об'явление забастовки".

ВЦИК и ВЦСПС, которые взяли на себя обязательство поддержать всеми зависящими мерами Викжель в его отстаивании своих требований перед Временным Правительством, теперь также выступили против союза, и через голову Викжеля, совместно с Исполнительным Комитетом Совета Рабочих и Солдатских Депутатов, обратились к железнодорожникам с призывом „воздержаться от всякого выступления".

Нужно здесь заметить, что эти три центральных организации революционной демократии находились в то время в руках партии соц.-рев. и с.-д. меньшевиков. Но уже в то время они несомненно не выражали настроений большинства рабочих и крестьянских масс. Среди последних происходил решительный сдвиг влево. Процесс полевения масс, наметившийся еще в августе, после корниловского выступления, шел весьма интенсивно, под влиянием недовольства политикой Временного Правительства. Свое политическое выражение это нашло в усилении на перевыборах в городской думе представительства партии большевиков, а в Советах—в потере меньшевиками и эс-эрами большинства и в преобладании в них фракции большевиков.

В сентябре в 2-х главных центрах—в Петрограде и Москве—Советы Рабочих Депутатов были завоеваны партией большевиков.

Примечание: 19-го сентября были произведены выборы Исполнительного Комитета Московского Совета, давшие 32 места партии большевиков, 16—меньшевикам и эс-эрам. 25-го сентября в Исполнительный Комитет Петроградского Совета было избрано 13-ть большевиков, 6 с.-р. и 3 меньшевика.

(Ф. Максаков и М. Нелидов—„Хроника революции", выпуск 1-й, 1917 г., стр. 96—98).

Единственная партия, которая оказала поддержку железнодорожникам, была партия большевиков, которая в газете „Рабочий Путь" (выходившей вместо „Правды" после июльского выступления) решительно высказывалась за поддержку железнодорожников.

Неограничиваясь этим, ЦК большевиков выпустил специальное обращение к рабочим, солдатам и крестьянам поддержать железнодорожников.

Московский и Петроградский Советы в противоположность ВЦИК вынесли резолюцию о солидарности и поддержке железнодорожников.

Исполнительный Комитет Московского Совета Рабочих и Солдатских Депутатов в своей резолюции признал, что Викжель „вынужден был об'явить всеобщую забастовку" и что он, Московский Совет,

> „видит единственный выход из создавшегося положения исключительно в немедленном принципиальном согласии Временного Правительства удовлетворить требования железнодорожников в пределах установленных комиссией Гвоздева норм".

(Телеграмма № 2784 от 22/IX 1917 г. А. О. Р. дело № 281).

Петроградский Совет на своем заседании 26-го сентября, по заслушании доклада Д. Рязанова, также единогласно вынес резолюцию, выражающую сочувствие товарищам железнодорожникам и указывающую на проявленную ими стойкость и выдержку. Исполнительный Комитет выпустил воззвание по поводу железнодорожной забастовки. В нем обращалось внимание

> „солдат, рабочих, крестьян и вообще всех граждан на ту травлю, которая ведется буржуазной печатью против железнодорожников" и призывалось мириться с временными неудобствами и затруднениями, вызванными забастовкой.

(„Дело Народа" № 164 от 26/IX 1917 г.).

Также совершенно иначе откликнулись на забастовку и местные организации. Большинство местных Советов, профсоюзов и фабрично-заводских комитетов выразили железнодорожникам свою полную солидарность и обещали поддержку. Вот несколько наиболее ярких телеграмм, присланных провинциальными Советами. Соединенное совещание профсоюзов и ИК Советов г. Рославля 23-го сентября постановило:

> „Приветствовать вступление товарищей железнодорожников на путь открытой борьбы с буржуазным правительством за улучшение своего положения, поддерживать об'явленную железнодорожниками забастовку всеми мерами".

(Телеграмма № неразборчив от 24/IX 1917 г. А. О. Р., дело № 88).

А Владимирский Совет того же 23 сентября постановил:

„Всем своим авторитетом поддерживать справедливые требования товарищей железнодорожников, принять меры к тому, чтобы предстоящая забастовка протекала в условиях, предлагаемых железнодорожным союзом“.

(Телеграмма № неразборчив от 24/IX 1917 г. А. О. Р., дело 88).

Аналогичную резолюцию активной поддержки вынесло соединенное заседание Рабочих, Солдатских и Крестьянских Депутатов, представителей полковых и заводских комитетов гор. Самары, в которой говорилось:

„Будем энергично поддерживать всеми средствами товарищей железнодорожников“ (телеграмма № 5486 от 22/IX 1917 г. А. О. Р., дело № 281).

По имеющимся данным высказались за поддержку следующие Советы—губернские: Казанский, Уфимский, Смоленский, Красноярский, Костромской, Нижегородский, Харьковский, Окружной Уральский; уездные: Бугурусланский, Хоперский, Козловский, Подольский, Московской губернии, Сызранский; часть Советов Сибири, как-то: Иркутский, Хабаровский и Дальне-Восточный Краевой Комитет Совета высказались за улаживание конфликтов „путем взаимных уступок“ и, наконец, Советы: Архангельский, Петровский, Дагестанской области, Могилевский, требуя от Временного Правительства немедленного удовлетворения справедливых требований железнодорожников, в то же время считали „недопустимым разрешение такого вопроса забастовкой“. И лишь Закавказский ЦИК и два незначительных уездных Совета, Сарапульский (Казанской губ.) и Валдайский, по имеющимся документам, высказались решительно против забастовки.

Агитация буржуазной прессы, выступления Керенского и Никитина с призывами на „защиту родины“ — все же нашли отклик среди некоторых слоев населения. Это подтверждается целым рядом эксцессов в различных частях сети железных дорог.

„Автор этих строк, — пишет Вомпе, член Викжеля, в своих воспоминаниях о сентябрьской забастовке, совместно с группой товарищей из забастовочного комитета Николаевской жел. дороги (Богачев, Осипов, Плегов, Сущинский и др.) чуть не подверглись дикому самосуду крестьян 7—8 деревень на ст. Турцевич, Николаевской жел. дор., собранных на-

чальником станции специально для расправы с забастовщиками".

(„Железнодорожник" № 6, июнь 1923 г., стр. 45).

Комиссар Временного Правительства по Дальнему Востоку—Русаков доносил Министру-председателю:

„Настроение сельского общества к забастовке определенно-враждебное: на сельских сходах выносятся резолюции с порицанием; Вяземская волость просит принять меры к предотвращению забастовки, указывая на озлобленность населения".

(Телеграмма 2594 от 26/IX 1917 г. из дела 281).

Служащие на ст. Аксаково (Самарской губ.),—очевидно, близко соприкасающиеся с крестьянскими массами и хорошо знающие их настроения,—одним из мотивов своего решения не примыкать к забастовке выдвигали, что

„забастовка может вызвать гонение на служащих и разгром их жилищ" (телеграмма № 248 от 23/IX 1917 г., Архив Истпрофтрана, дело № 20, стр. 8).

А „селянство" (собрание представителей уездно-волостных земств, кооперативов и уездной продовольственной управы) Роменского уезда Полтавской губ. в своем постановлении дословно повторяет никитинское обращение, что забастовка

„создаст вторую корниловщину", а потому „селянство окажет всякое содействие правительству в его борьбе против забастовки" (телеграмма № 3563 от 27/IX 1917 г. из дела № 88).

„Армия,—говорил нам член Викжеля Стамо, в своем выступлении на Всероссийском Чрезвычайном С'езде,—прислала нам кучу резолюций, где обвиняли железнодорожников и говорили, что в такой грозный момент железнодорожники защищают свои шкурные интересы".

(Бюллетень Чрезвычайного Всероссийского Железнодорожного Делегатского С'езда. Стенографический отчет № 10).

Но было бы не верно утверждать, что большинство солдат было настроено враждебно против железнодорожников. Здесь, повидимому, больше играла значение неосведомленность о причинах забастовки, а также, возможно, о том, что военные поезда по плану Викжеля не затрагивались забастовкой.

„Правда, — пишет Вомпе уже в цитированной выше статье,—были неоднократно случаи, когда враждебно настроенные представители воинских частей являлись в железнодорожные организации. Например, в Исполком Николаевской жел. дор. явились представители Псковского гарнизона, с целью, путем угроз, а может быть и насилия, добиться отмены „корниловской“ забастовки. Но, после подробного раз'яснения этим представителям о причинах и значении забастовки, последние уходили успокоенными и в своих воинских частях выносили резолюции поддержки железнодорожников. Во всяком случае, представители воинских частей тыла, в лице Солдатских Советов, совместно с Советом Рабочих, как правило, выносили общие резолюции поддержки железнодорожников и нередко, как и последние, вступали в контакт с стачечными комитетами. Враждебное отношение солдат к забастовке, если и имело место, то, главным образом, на фронте и в прифронтовой полосе, что легко об'яснимо состоянием армии того времени“.

Таково было отношение к забастовке крестьян и армии.

Совершенно иное, резко противоположное отношение к ней проявили рабочие, их поддержка железнодорожников была безусловно более решительной, чем их представительных местных органов в лице профсоюзов и Советов.

Вот несколько телеграмм, характеризующих отношение их к забастовке:

„Общее собрание рабочих 3-го снаряжательного завода Второва 22-го сентября выражает протест против неудовлетворения требований железнодорожных служащих. Требуем немедленного удовлетворения. Заводский Комитет“.

(Телеграмма № 466 от 23/IX 1917 г., А. О. Р. из дела № 281).

Совет Рабочих Салдинского завода (Урал) „постановил всемерно поддерживать товарищей железнодорожников“.

(Телеграмма № 445 от 25/IX 1917 г. из дела № 281).

Общее собрание рабочих фабрики бр. Памфиловых (Богородского уезда, Московской губ.) вынесло резолюцию:

„Считая отношение Временного Правительства к железнодорожным служащим недопустимым,—рабочие

фабрики бр. Памфиловых требуют немедленного удовлетворения их справедливого требования и если таковое не будет исполнено, то очевидно, что Временное Правительство хочет довести всю страну до полного голода".

(Телеграмма № 103 от 25/IX 1917 г. из дела № 281).

И такого рода телеграмм было послано несколько десятков. Но поддержка не ограничивалась только общими выражениями классовой солидарности. Рабочие готовы были непосредственно оказать поддержку железнодорожникам забастовкой. Так, на заседании Петроградского С. Р. и С. Д. 25-го сентября выступавшими ораторами указывалось, что

„возможны забастовки рабочих для моральной поддержки железнодорожников".

В напряженной обстановке, созданной об'явлением зазабастовки, вызвавшей отклик к ней со стороны самых различных общественных организаций страны, как в малой капле отразилось то отношение общественных классовых сил, которым характеризовался канун Октября. Опорой меньшевистско-эсэровской политики в отношении к забастовке оказались реакционные слои городской и сельской мелкой буржуазии в лице различного рода демократических организаций—городских дум, земств, кооперативов и т. п., которые в унисон с буржуазно-социалистической прессой столиц и ЦК с.-р. и с.-д. высказались резко против об'явленной забастовки, недвусмысленно призывая правительство разделаться с забастовщиками.

По поводу всеобщей сентябрьской забастовки „Рабочий Путь" (орган большевиков) писал, касаясь позиции эс-эров и меньшевиков в этом вопросе и, в частности, выше цитированной передовицы „Рабочей Газеты" о забастовке, что „этого демократия не простит генеральному штабу железнодорожников":

„Между тем, есть на свете, оказывается, люди,—писал „Рабочий Путь",—называющие себя демократами, которые находят позволительным в эту тяжелую минуту бросить камень в железнодорожников...

Мы говорим о редакции „Рабочей Газеты". Невероятно, но факт: захудалая газета без демократии считает себя вправе делать угрозы по адресу подлинной демократии железнодорожников - тружеников. „Демократия не простит"... Но от имени какой демократии говорите вы, г.г. из „Рабочей Газеты"? Поймете ли вы когда-нибудь, что пути „Рабочей Газеты" и „демократии всей страны" разошлись бесповоротно?

Жалкие банкроты демократизма"... („Рабочий Путь" от 10-го октября 1917 года—статья „Железнодорожная забастовка и банкроты демократизма").

5. Начало и ликвидация забастовки.

В 12 часов ночи с 23-го на 24-ое сентября началась всеобщая железнодорожная забастовка. Началась весьма единодушно и организованно. Викжель получал сотни телеграмм со всей сети дорог с подтверждением, что на той или иной дороге „в 12 часов с 23-го на 24-ое началось организованное течение железнодорожной забастовки по плану и инструкции Викжеля".

„Вчера и сегодня—сообщалось в телеграмме Викжеля от 26-го сентября,—с мест поступали сведения, что на всех дорогах забастовка протекает спокойно, дисциплинированно, согласно выработанной Викжелем стачечной инструкции. Настроение везде бодрое. За единичными исключениями железнодорожники везде поддержаны местными Советами Р. и С. Д." (телеграмма № 2694 от 26/IX 1917 г. Архив Истпрофтрана, дело № 20).

Единодушие, стройкость и организованность забастовки, вопреки всем призывам к „гражданственности" и угрозам применить репрессии против забастовщиков, подействовали на Временное Правительство отрезвляюще.

Оно принимает все меры к тому, чтобы как можно скорее, в самом зачатке, ликвидировать забастовку.

Это было делом тем более легким, что среди членов Викжеля не было единства. Его большинство ждало только случая, чтобы ликвидировать забастовку. Для них самое об'явление забастовки являлось скорее средством устрашения, чем твердой решимости бороться. Временное Правительство, которое не считало возможным для себя согласиться на разрешение вопроса ранее, чем 26-го сентября, теперь, в первый же день забастовки, сумело и рассмотреть, и утвердить декрет о новых нормах оплаты труда железнодорожников и о порядке снабжения их продовольствием. По новому декрету минимум, установленный комиссией Гвоздева в размере 180 р. и принятый Викжелем, был понижен еще до 150 р. Сравнительно же со с'ездовским минимумом это понижение выражалось около 50%. Несмотря на такое значительное понижение, Викжель согласился с этим.

26-го сентября Викжелем было дано распоряжение по сети о прекращении стачки с 12 часов ночи с 26-го на 27-ое (Телеграмма № 2759 от 26-го сентября 1917 г.)

Так широко задуманная и великолепно организованная всеобщая забастовка была закончена мелкой торгашеской сделкой Викжеля с Временным Правительством, полупобедой железнодорожников. Поэтому, насколько популярно было об'явление Викжелем стачки, настолько же сдержанно было встречено преждевременное полупобедное окончание ее.

В ответ на предложение Викжеля закончить забастовку, распустить стачечные комитеты, большинство дорожных организаций присоединилось к достигнутому Викжелем соглашению. Но значительная часть их все же выносила протесты против преждевременного окончания. Наиболее энергичный протест поступил с Самаро-Златоустовской ж. д., которая телеграфировала, что

> „норма оплаты труда, утвержденная Временным Правительством, никого абсолютно не удовлетворяет и не разрешает вопроса о материальном улучшении быта железнодорожников“.

Находя прекращение всероссийской ж.-д. забастовки преждевременным, Самаро-Златоустовская дорога заявляет, что

> „рассматривает прекращение забастовки, как временную приостановку борьбы за свои классовые интересы“.

И далее.

> „Мы требуем экстренного созыва железнодорожного с'езда, который должен взять на себя руководство борьбой железнодорожного пролетариата за экономические завоевания, за полную чистку руководителей Министерства Путей Сообщения, во главе с Ливеровским, за создание правительства, способного организовать, не считаясь с интересами капиталистов, полный контроль и регулирование всех отраслей промышленности, установить твердые цены на все продукты первой необходимости, реорганизовать всю финансовую систему государства в направлении обложения высших классов и проводить деятельную внешнюю политику для скорейшего достижения мира на основах, провозглашенных Великой Русской Революцией“.

(„Социал-Демократ“ за 1917 г. № 174).

Главный Исполнительный Комитет Николаевской ж. д., обращаясь к железнодорожникам с призывом приостановить забастовку, согласно распоряжения Викжеля, также отмечал:

„Улучшение их (железнодорожников) материального положения не полное. Оно не изменяет положения, не может удовлетворить их в нужной мере; поэтому, товарищи, мы не должны отказаться от дальнейшей борьбы... Ваши выборные органы призовут вас к борьбе“.

(Телеграмма № 6971 от 27-го сентября).

На местах же массы железнодорожников, не ограничиваясь вынесением резолюций протестов, просто не подчинялись предписанию Викжеля, продолжая бастовать и не приступая к работам.

„Возобновление и правильный ход работ еще не наступили повсюду на железных дорогах“,—

сообщало „Дело Народа“ от 1-го октября.

„На Александровском вагоностроительном заводе,— сообщала та же газета,—рабочие крайне недовольны декретом Временного Правительства и продолжают забастовку. На общем собрании 29-го сентября рабочими вынесена резкая резолюция, осуждающая декрет и действия Временного Правительства“.

(„Дело Народа“ № 169 от 1-го октября).

Сообщая об этом же факте, „Рабочая Газета“ писала, что

„еще более резкая резолюция была вынесена рабочими и служащими службы тяги 1-го и 9-го участков Николаевской ж. д. Аналогичные сведения поступают с М.В.Р. ж. д. Положение все еще более или менее обостренное“ („Рабочая Газета“ № 174 от 30-го сентября).

Совершенно правильную оценку положения давало „Дело Народа“, сообщая, что

„на дорогах наступило внешнее затишье, но внутри все продолжает бурлить“.

(„Дело Народа“ № 178 от 6-го октября).

Особенно большое недовольство вызвал новый декрет тем, что значительно повышал высшие категории по сравнению с низшими. Отовсюду поступали телеграммы протеста с указанием, что именно эта сторона встретила главное препятствие и недовольство при ликвидации забастовки. Во всех телеграммах требовали за счет понижения

норм оплаты высших категорий—увеличение низших. Это была та общая уравнительная тенденция в заработной плате, которая наблюдалась в то время повсюду.

Так, главный стачечный комитет Екатерининской ж. д.

„в работе по ликвидации стачки установил, что большое недовольство жел.-дорожного пролетариата встречает повышение основных окладов нормы высших групп. Особенно XIII и XIV—даже против нормы Московского Учредительного С'езда, и потому мы постановили настаивать на понижении этих групп до нормы Московского С'езда и за счет этого понижения—на повышении низших групп от I до IX категории. Просим все дороги высказаться“.

(Телеграмма № 7286, число неразборчиво. Архив Истпрофтрана).

То же самое отмечало и общее собрание служащих, мастеровых и рабочих Козловского узла, считая

„недемократичным повышение оклада высших агентов за счет низших...“ (Телеграмма № 2688 от 28-го сентября, А. О. Р. дело № 281).

О том же говорится в постановлении общего собрания ст. Вышний Волочек:

„Заявляем свой протест против оплаты старших за счет младших“ (телеграмма № 189 от 13-го октября, А.О.Р., из дела 281).

Протестуют против понижения оплаты труда низших категорий и телеграфисты Северо-Донецкой ж. д., Северо-Западн. ж. д., ст. Лиски и др. мест.

Выражает протест против такой несправедливости и Центральный Комитет Всероссийского Профессионального Союза технических бригад по вагонному делу (телеграмма № 572 от 7-го октября. Архив Истпрофтрана).

Все эти факты массового неподчинения распоряжениям Викжеля и резкие протесты против достигнутого соглашения показывали, что массы начинают все более проникаться сознанием необходимости замены политики соглашения решительной классовой борьбой с Временным Правительством. Это означало в тех условиях ничто иное, как проникновение большевистских настроений и течений в движение железнодорожников. Что такой поворот в настроении широких масс железнодорожников принял вполне реальные очертания, можно видеть из статьи вид-

ного члена Викжеля, Крушинского. Статья носила весьма характерный заголовок „Кто виноват“ и в ней автором прямо ставился вопрос, кто же виноват — Временное ли Правительство или Викжель, что бацилла большевизма начала проникать в движение железнодорожников.

> „Прежде всего сыграла на руку большевикам,— утверждал автор, — политика упорства Временного Правительства“, и что именно в результате ее „массы получили твердую уверенность, что только забастовка, что только самые решительные меры оказывают влияние на правительство. Они будут считать, что те крайние элементы, которые „рвались в бой“, не желая ни с чем считаться, оказались правыми. Кто понимает сложность и необходимость высшей организованности железнодорожного дела, тот не может преуменьшать последствий усиления большевизма среди железнодорожников. Органам союза,—продолжал он, — придется напречь все силы, чтобы восстановить равновесие в психологии железнодорожной массы“, т. е. вытравить из среды железнодорожников большевизм („Дело Народа“ № 169 от 1-го октября 1917 г.).

Именно борьба с большевизацией движения жел. дор. становилась для руководителей союза основной задачей после сентябрьской забастовки. Тот же Крушинский в своей статье предлагал, в связи с этим, даже „отодвинуть на задний план — план работы по поднятию транспорта“, работы, с которой, по его словам, могут справиться только железнодорожники, организованные союзом. И во имя той же борьбы с большевистской опасностью на железных дорогах он взывал к Временному Правительству „отказаться от прежней линии поведения“.

Но логика классовой борьбы была сильнее всех призывов и увещеваний руководителей союза. Как мы увидим, борьба с Временным Правительством продолжалась с неменьшей силой и упорством, чем во время сентябрьской забастовки.

ГЛАВА XI.

Железнодорожники в дни Октябрьского переворота.

1. Движение накануне Октябрьского переворота.

Как только были устранены наиболее вопиющие дефекты в законе 26-го сентября, рабочие и служащие, естественно, стали требовать скорейшего проведения в жизнь прибавок и снабжения их продовольствием.

В первых же числах октября они воочию убеждаются, что Временное Правительство вовсе не спешит выполнять взятые им на себя обязательства. Военное ведомство, обязанное теперь снабжать железнодорожников продовольствием, обувью и одеждой, как только стали к нему поступать соответствующие запросы железнодорожных продорганов, „выясняет“ невозможность удовлетворять их требования. В то же время, положение на жел. дорогах приняло угрожающий и—более того—катастрофический характер. Еще в конце сентября, непосредственно после ликвидации всеобщей забастовки, „Торгово-Промышленная Газета“ принуждена была констатировать, что,

> „судя по полученным телеграммам, продовольственный кризис грозит приостановкой движения на жел-дорогах. Так, — сообщала она — на Южных ж. д. на почве отсутствия муки и хлеба в течение 2-х недель создалось критическое положение и голод может заставить прекратить движение“.

(„Торгово-Промышленная Газета“ № 212 от 30-го сентября 1917 г.).

Такое положение с продовольствием наблюдалось почти на всех дорогах.

Кроме того, в связи с наступлением осени, распутицы и холодов, огромная часть железнодорожников — из-за отсутствия обуви и теплой одежды—буквально не имела возможности нести свои служебные обязанности.

> „Московский железнодорожный узел, по сообщению агентов всех его частей,—писала „Новая Жизнь“

14-го октября,—находится в катастрофическом состоянии... **Причиной этого является неявка на службу паровозных бригад за отсутствием обуви**" (курсив газеты). („Новая Жизнь" от 14-27-го октября 1917 г. № 153).

О том же говорилось и в специальном обращении Викжеля к Военному Министру с просьбой выполнять обязательства, возложенные правительством на военное интендантство относительно снабжения ж. д. обувью и продовольствием („Раннее Утро" от 14-го октября 1917 г.).

С выплатой прибавки Временное Правительство также не спешило. Необходимые денежные суммы для выдачи прибавок систематически задерживались Министерством Путей Сообщения. Под влиянием этого начинается новая волна забастовок с требованием непременной выдачи прибавок и снабжения продовольствием.

Можно сказать, что ликвидация всеобщей забастовки в сущности не ликвидировала сентябрьского движения, а лишь изменила его форму. Из организационных форм всеобщей забастовки сентябрьское движение приняло в октябре те формы частичных стихийных выступлений, перекидывающихся с дороги на дорогу, с мастерской на мастерскую, как это было накануне ее об'явления. Только борьба велась теперь не за принятие новых норм оплаты труда, а за проведение в жизнь обязательств, взятых на себя Временным Правительством по декрету. Острота и напряженность борьбы была не меньшей, чем в сентябре.

Весь октябрь прошел под знаком „угрозы железнодорожной забастовки": соответствующие аншлаги не сходили со страниц столичной прессы.

Движением были охвачены, главным образом, железнодорожники Московского и Петроградского узлов.

Как и всеобщая забастовка, октябрьское движение имело весьма важные последствия для железнодорожных рабочих и служащих. Всеобщая забастовка, как мы видим, об'ективно привела их вплотную к борьбе с Временным Правительством.

Опубликование закона 26-го сентября со всеми его дефектами, направленными против наиболее пролетарской части железнодорожников, еще более укрепило в их сознании враждебную им классовую природу существующего Временного Правительства.

Выяснившаяся затем неспособность Временного Правительства выполнить свои обещания и тем самым, создать нормальные условия работы ж. д., послужила наглядным примером к уяснению причинной связи между существованием Временного Правительства и той разрухой

транспорта и голодом, которые всей тяжестью давили как железнодорожников, так и всю страну.

В результате этого—отход железнодорожников от Временного Правительства стал фактом.

Но только пролетарская часть железнодорожников—рабочие депо и мастерских—уяснили в своей массе классовый смысл борьбы с Временным Правительством. Требование перехода власти Советам в октябре становится массовым явлением среди них. Так, на митинге (4.000 чел.) рабочих вагонных и паровозных мастерских Александровского завода от 19-го октября принимается резолюция, в которой говорилось:

„Революция погибнет, если власть не возьмут рабочие, солдаты и крестьяне в лице Советов. Поэтому, от предстоящего С'езда Советов мы требуем провозглашения власти Советов. В сознании того, что революция переживает страшные дни, мы заявляем:

„В борьбе за власть, в борьбе за победу революции, Советы могут рассчитывать на нашу безусловную и решительную поддержку" [1]).

Соответствующие резолюции были вынесены рабочими главных мастерских Северных ж. д., Калужских мастерских Курской, Рязано-Уральской ж. д. и целого ряда других дорог.

Полупролетарской массе железнодорожников понадобился гораздо больший и более богатый опытом классовой борьбы срок, чтобы притти к такому взгляду.

Слишком сильно было влияние мелкобуржуазных элементов, чтобы в такой короткий срок совершить этот логический переход от борьбы с Временным Правительством к захвату власти Советами.

Борьба против коалиции с цензовиками (кадетами и т. д.) за правительство, состоящее из социалистов,—вот только до чего еще сумело к октябрю подняться движение железнодорожников в целом.

2. Отношение Викжеля к перевороту до об'явления нейтралитета.

С Октябрьским переворотом политическая борьба отодвинула на время все другие вопросы движения. Викжель, до того времени не принимавший значительного участия

[1]) „Октябрьский переворот в материалах и документах."—Составлено Поповым, под редакцией Рожкова, стр. 103.

в политической жизни страны, становится в центре борьбы за власть.

Это обуславливалось, в первую очередь, тем значением, какое приобрели железные дороги в глазах борющихся сил, как средство переброски и концентрации своих сил против враждебной стороны. Каждая из борющихся сторон естественно стремилась перетянуть его на свою сторону.

С Викжелем приходилось серьезно считаться обоим сторонам также и потому, что он был единственной организацией из всех, так называемых примиренческих течений, за которой действительно стояла кое-какая реальная сила.

В первый момент по получении сведений о выступлении большевиков, Викжель, находившийся в то время в Москве, не сразу уясняет себе серьезность большевистского движения. Последнее рассматривалось им, как эпизод и при том весьма мимолетный, на подобие июльского выступления.

В своем первом постановлении от 25-го октября Викжель, поэтому сравнительно мало уделяет внимания собственно большевистскому движению, ограничиваясь лишь двумя-тремя общими замечаниями о своем отрицательном отношении к нему.

Центр его внимания обращается на „опасность контр-революции,“ и что под предлогом борьбы с большевиками может произойти разгром вообще всех демократических организаций.

Передача Временным Правительством всей полноты власти таким крайним правым буржуазным представителям, как генерал Багратуни, Кишкин, Пальчинский, должна была вызвать у Викжеля представление о чисто буржуазном характере антибольшевистского движения, на подобие корниловского выступления.

Знакомство с предварительными мерами, принимавшимися Керенским для усмирения петроградских рабочих и гарнизона, должно было еще более укрепить викжельцев в этом.

Поэтому, борьба с опасностью контр-революции, в виде наступления казаков на Петроград, в глазах Викжеля становится главнейшей задачей дня.

> „Викжель,—говорилось в телеграмме от 25-го октября постановил все передвижение казачьих войск на Петроград немедленно приостановить“.

Позиция его в то время была далеко не нейтральной.

В цитированной нами телеграмме Викжель рассматривал себя, как „орудие активной борьбы в руках большин-

ства“ которое видел в лице меньшевистско-эсеровского ВЦИК'а старого созыва.

Высказываясь в категорической форме против передвижения казачьих войск на Петроград, Викжель, в то же время, предлагал местным органам союза

> „при передвижении войск других родов оружия на Петроград, немедленно сообщать об их количестве, с какой целью и по чьему приказу они направлены, и только в случае получения распоряжения от Викжеля принимать все меры к их задержанию“.

Викжель на этот случай избирает бюро из 4 лиц в Петрограде для разрешения вопросов, связанных с передвижением войск и для распоряжений в экстренных случаях.

При отрицательном отношении к перевороту и безусловной поддержке ВЦИК старого созыва, было ясно, какие войска должны были задерживаться и какие пропускаться в Петроград „по распоряжению Викжеля“.

Но, независимо от суб'ективного отношения Викжеля к перевороту, постановление от 25-го октября, помимо его воли и желания, фактически было на руку большевикам, поддержкой их движению.

Предписание о немедленной приостановке передвижения казаков на Петроград укрепляло в громадной степени положение большевиков, так как только казаки, наряду с юнкерами, и были единственной реальной силой антибольшевистского движения. В первый момент это еще не было ясно для Викжеля, как и то, что между борьбой правых социалистов и буржуазных элементов с переворотом в сущности нет принципиальной разницы, что между обоими движениями полное совпадение и в смысле социально-классовой опоры их движения. Позиция Викжеля, как она была формулирована в его первом постановлении (25-го октября), была лишь одним из многочисленных зигзагов в дни Октябрьского переворота плохо ориентирующихся политиков.

На другой же день (26-го октября), по приезде в Петроград, Викжель уяснил себе обстановку и решительно поворачивает от первоначально занятой позиции.

В декларации, оглашенной на II-м С'езде Советов, Викжель уже словом не обмолвился об опасности контр-революции, а всю тяжесть перенес на свое отрицательное отношение к переходу власти к Советам.

Поэтому, с большой долей основания мог представитель Викжеля на заседании с'езда 26-го октября заявить, что первоначальное решение И. К. Ж. Д., о поддержке большевиков изменено. („Новая Жизнь“ от 28-го октября № 165).

Как и вся правая часть с'езда, Викжель отказался признать правомочность заседавшего С'езда Советов и избранного им нового ЦИК'а.

Наряду с этим, он принимает ряд практических мер против распространения власти Советов на железных дорогах.

Телеграммой от 26-го октября он недвусмысленно призывает железнодорожников на путь саботажа Советской власти, предлагая не исполнять на дорогах ничьих распоряжений, кроме исходящих от Викжеля.

Призыв Всероссийского Комитета Спасения Родины и Революции „не признавать власти насильников, не исполнять их распоряжений“ был добросовестно проведен Викжелем в отношении железнодорожного транспорта.

Вообще все выступления Викжеля в это время ничем не отличались от выступлений всей так называемой непримиримой части демократии (Комитета Спасения, ЦК партий соц.-рев., меньшевиков и др. демократических организаций). Разве лишь одно отличало его выступления от заявлений последних, это—менее яркая фразеология, в остальном же полное тождество взглядов и настроений.

Даже в вопросе о конструкции власти, по которому впоследствии наметилось некоторое кратковременное расхождение с Комитетом Спасения и ЦК партий соц.-рев. и меньшевиков, у Викжеля в это время не было мнения, расходящегося с мнениями последних.

Новая власть, за которую высказался Викжель в своей декларации, была формулирована, как „революционно-социалистическая“, „ответственная перед полномочным органом всей революционной демократии“.

Впоследствии, при об'явлении нейтралитета (28-го октября), эта формула была конкретизована, как „однородное социалистистическое правительство“, составленное из всех соц. партий от „н. с. до большевиков включительно“. Но до этого Викжель, повидимому, вкладывал в речь иной смысл, чем только что указанный. Это хорошо видно из разговора по прямому проводу Викжеля с его Московским бюро, в связи с решением об'явить нейтралитет. На сообщение из Петрограда 28-го октября о принятом решении, член Викжеля Федотов передавал от имени Московского Бюро следующее мнение: „надо бы вам остаться на первом принятом решении“, т. е. на образовании Временного Правительства однородного состава из всех социалисти-

ческих партий, но без большевиков. „Этим бы Викжель заслужил общественную симпатию громадной массы населения, общественных организаций и социалистических партий“ (реплики Петрограда не имеются. Повидимому, разговор прервался).

Повидимому не случайно, что Скобелев, информируя Комитет Спасения 27-го октября о посещении его представителями Викжеля, докладывал, что

> „союз ж. д. заявляет, что он признает только власть всей демократии и считает ядром этой власти Комитет Спасения. Делегации ж. д. предложено прислать трех представителей в состав Комитета Спасения. Вследствие присоединения ж. д. союза к Комитету Спасения не одна телеграмма вновь образуемого правительства не была пропущена (собрание бурно приветствует заявление). Мы должны с гордостью заявить, что спасение революции берет на себя рабочий класс (апл.). Но этого мало. В той борьбе, которую нам придется вести, необходимо опираться на физическую силу. Необходимо восстановить союз железнодорожных рабочих с нашими братьями в серых шинелях. В этом залог спасения революции“.

(„Рабочая газета“ № 198 от 28-го октября 1917 г.).

Но эта последняя надежда найти поддержку в трудящихся массах в борьбе с переворотом оказалась в руках Комитета Спасения фальшивым векселем, данным Викжелем от неуполномочивших его масс.

28-го октября Викжель, вопреки своим политическим симпатиям и взглядам, принужден был отказаться от открытой поддержки Комитета Спасения и выступить в роли примирителя.

3. Расслоение и борьба внутри железнодорожников в связи с переворотом.

Изменение первоначальной враждебной позиции Викжеля в сторону примиренческой или, вернее, полувраждебной, произошло под влиянием стихийно-нараставшего полевения широких масс ж.-д. рабочих и служащих.

Пролетарские слои железнодорожников, рабочие депо и мастерских, с первого же момента отнеслись к перевороту сочувственно.

Они в своей массе воспринимали большевистское движение, как свое дело. И чем больше обострялась борьба за власть, тем решительнее они вставали на сторону больше-

виков. Вот как характеризовали отношение их к перевороту далеко не сочувствующие большевикам члены главных дорожных комитетов на Московском Совещании 13—15-го ноября.

„Я не скажу,—говорил представитель Самаро-Златоустовской ж. д. на указанном совещании, — чтобы наша дорога состояла из большевиков. В большинстве своем она против большевиков, но происходит коллизия—тем, кто против большевиков, приходится защищать правительство, которое нас неудовлетворяет. Эта коллизия в крупных центрах, в главных мастерских, привела к тому, что настроение масс большевистское. Это—стремление, чтобы не были попраны завоеванные демократией свободы“.

Еще более ярко обрисовал этот процесс полевения представитель Московского узла Верветченко:

„Я подсчитал, насколько мне удалось,—докладывал он на том же совещании,—силы в этом направлении (т. е. какие течения преобладали.—А. Т.) и я могу сказать, что на некоторых дорогах преобладают соц.-демократы, меньшевики и даже эс-эры. Большевиков там $^1/_2$ всего числа. Сколько мне ни приходилось бывать на собраниях, большевики стремились собрать как можно большее количество голосов в свою пользу, но всегда получали меньше.

Но странное явление,—продолжал он,—когда разыгрались кровавые события, то заметили, что мастерские стали как будто на сторону большевиков. Этот вопрос был затронут товарищем с Николаевской ж. д., но он не сказал, отчего это случилось.

Выступление большевиков вызвало создание Рев. Комитета и образование Комитета Общественной Безопасности. Сейчас же по возникновении последнего пошло вполне определенное течение. Полагали, что образуется сила, которая хочет поддержать не только Керенского, но и призывает к власти Корнилова. Этот шаг и привел мастерские на сторону большевиков, заставил их об'единиться и стать большевиками, и определенно почти в каждой мастерской выносить резолюции, чтобы примкнуть к большевикам“.

Тот же процесс полевения среди рабочих депо и мастерских наблюдался буквально по всей сети дорог. Об этом

красноречиво говорят все доклады с мест на ноябрьском Совещании главных дорожных комитетов.

Обострение классовой борьбы, естественно, совершенно иначе отразилось на мелкобуржуазной части железнодорожников. Последняя, в противоположность рабочим депо и мастерских, под влиянием тех же событий решительно эволюционировала вправо. Вся чиновничья часть ж. д.— управление, служащие, средний и высший административно-технический персонал, бесповоротно и решительно встала на сторону павшего Временного Правительства и Комитета Спасения. В борьбе с переворотом они, как и их коллеги по профессии, служащие государственных, общественных организаций и учреждений, вступали на путь активного саботажа Советской власти, путем забастовок, неисполнения распоряжений и т. д.

Промежуточная между этими двумя социальными полюсами полупролетарская и непривилегированная мелкобуржуазная масса служащих и рабочих занимала колеблющуюся, нерешительную позицию в происходящей борьбе.

Эти слои, составляющие главную массу железнодорожников, уже накануне Октября, как мы видели, пришли к сознанию необходимости борьбы с Временным Правительством, неспособным удовлетворить интересы трудящихся. Поэтому, втянуть их в активную борьбу на стороне Временного Правительства представлялось мало возможным. Они, как и рабочие депо и мастерских, с первых же дней переворота убеждались в существовании самой тесной связи между победой Временного Правительства и ростом буржуазной реакции.

И среди них, под влиянием этого, также происходил,— правда, менее заметный и решительный,— сдвиг влево.

Вот одна из ярких иллюстраций такого полевения масс.

„Первая же депеша из Петрограда (о выступлении большевиков.— А. Т.),—рассказывал представитель Либаво-Роменской ж. д. на Московском Совещании главных дорожных комитетов,—была встречена нами в самом отрицательном смысле. При обсуждении депеши, происходивший тогда Делегатский С'езд высказался отрицательно. Для подавления восстания большевиков мы готовы были выступить с оружием в руках. Наряду с этим,—продолжал он,—конструировалась другая власть, пришлось убедиться в том, что этот Комитет Спасения представляет собою орган, который спасал не революцию, а контр-революцию.

Если-бы, — заканчивал он свою речь, — Керенский получил подкрепление и пошел войной на Петроград,

мы бы здесь не заседали, и по колено в крови расхаживали бы у себя на местах".

Почти все делегаты с мест указывали на аналогичное изменение в отношении широких масс к происходившей борьбе. Поэтому, они в своей массе были против ликвидации выступления большевиков вооруженной силой (особенно казачества). Они не были настроены враждебно и против лозунгов большевиков. Но, несмотря на все это, активно поддержать большевиков воздерживались.

На причину этого очень откровенно и искренне указал один из левых членов Викжеля на том же Московском Совещании.

„Для нас ясно,—говорил он,—что выступление большевиков—вполне справедливый протест измученного народа — облечен в не совсем приемлемые формы".

Действительно, как мы увидим ниже, полупролетарские и особенно непривилегированные мелкобуржуазные слои рабочих и служащих относились отрицательно скорее не к существу лозунга „Вся власть Советам" и его программе, а к самой форме его осуществления.

Все это не давало возможности Викжелю опереться на эти социальные слои железнодорожников в политике безоговорочной поддержки Комитета Спасения.

Единственную опору для продолжения своей политики первых дней Викжель нашел бы лишь среди тонкой прослойки привилегированного чиновничества.

Об этом очень откровенно признался в своем докладе председатель Викжеля Малицкий на Чрезвычайном Всероссийском С'езде в декабре.

„Мы знали,—говорил он,—что если станем на сторону павшего правительства—мы оторвемся от масс".

Как это ни трудно было сделать Викжелю, но во имя своего собственного самосохранения он принужден был поступиться своими симпатиями к правой части демократии, так как перед ним стояла непосредственная опасность раскола союза.

При том огромном значении, которое приобрел железнодорожный транспорт для исхода гражданской войны, внутри железнодорожников не могла не возникнуть борьба за обслуживание потребностей той или иной из враждебных сторон на железных дорогах.

При резком же политическом расслоении эта борьба принимала форму непосредственных столкновений между отдельными группами железнодорожников.

Борьба приняла настолько серьезный характер, что 27-го октября Викжель вынужден был разослать по сети специальную телеграмму с горячим призывом воздержаться от борьбы на железных дорогах.

„Товарищи железнодорожники! Началась гражданская война. Всякое насилие одной из борющихся сторон вызовет отпор другой. Товарищи большевики, помните, что если в разгаре страстей окажете давление на телеграф и паровозный союз и кондукторов, то они покинут немедленно службу. Товарищи машинисты, движенцы, телеграфисты, помните, что если вы станете на сторону Временного Правительства—станут мастерские, депо, и в том и другом случае дороги остановятся и наступит анархия. Викжель верит, что железнодорожники это понимают и не допустят гражданской войны у себя на дорогах и между собой“.

(„Жизнь Железнодорожника“ № 8 от 1-го октября 1917 г., стр. 4).

Но это было гласом вопиющего в пустыне. Законы классовой борьбы естественно оказались сильнее добрых пожеланий и призывов. Чем более обострялась борьба, тем все больше расслоение жел.-дор. масс принимало форму вооруженной борьбы. Особенно сильна была такая угроза со стороны рабочих депо и мастерских.

Почти во всех крупных узлах и на дорогах ими были организованы отряды Красной Гвардии и образованы Революционные Комитеты. Они захватывали власть на железных дорогах, обезоруживали находившиеся там враждебные перевороту элементы (жел.-дор. милицию и проч.), устанавливали охрану вокзалов и линий, задерживали эшелоны враждебных Советам войск, разбирая рельсы, не подавая вагонов и паровозов, вплоть до вооруженного сопротивления. Вместе с тем, они всеми мерами способствовали продвижению отрядов Красной Гвардии и Советских войск.

Такая активная поддержка большевиков вызывала сопротивление со стороны отдельных групп железнодорожников, преимущественно административно-технического персонала, а также и местных органов союза.

Они в большинстве случаев до об'явления Викжелем нейтралитета входили в контакт с Комитетами Спасения, нередко организуя аналогичные ячейки у себя на дорогах.

Противодействие с их стороны продвижению Советских войск или поддержка в той или иной форме враждебных перевороту сил, в свою очередь, вызывали выступле-

ние пролетарской части железнодорожников, в виде арестов, угроз расстрела и т. д.

При таких условиях продолжение гражданской войны неминуемо должно было сорвать единство жел.-дор. союза, и это очень хорошо понимал Викжель.

Поэтому, наряду с стремлением ликвидировать выступления большевиков, предохранение союза от раскола становилось для Викжеля определяющим моментом во всех его политических выступлениях.

4. Об'явление нейтралитета.

28-го октября Викжель разослал телеграмму о нейтралитете железнодорожников; в ней говорилось:

„Железнодорожный союз, включая в себе представителей всевозможных политических партий и течений, не может принимать активного участия в борьбе между социалистическими партиями“, а потому... „органы союза должны соблюдать нейтральное положение“. „Железнодорожный союз может предоставить весь свой технический аппарат и силы только той организации, которая обязуется образовать однородное социалистическое правительство, представляющее все социалистические партии от большевиков до н. с. включительно“.

Об'явление нейтралитета, который, по мысли Викжеля, должен был предотвратить окончательный раскол железнодорожников, в действительности не привел к примирению на железных дорогах. Борьба между отдельными частями железнодорожников попрежнему продолжалась. Уже через пару дней это стало ясным и для самого Викжеля. Так, 1-го ноября, на вопрос Петрограда относительно влияния нейтралитета на единство союза, Москва отвечала:

„Присоединение к одной стороне, это — раскол союза явный и определенный. Настоящее положение, это—тот же раскол союза, но еще не перешедший в военные действия“.

На самом деле раскол явно переходил в „военные действия“.

Это и понятно. Нейтралитет не мог удовлетворить ни пролетарскую часть рабочих депо и мастерских, ни мелкобуржуазную,—по преимуществу верхушечную часть железнодорожников,

В том же разговоре из Москвы сообщалось, что „брожение масс двух родов: мастеровые и рабочие, в боевом состоянии, за штаб, остальные рвутся в бой за Комитет Спасения. И та, и другая сторона к Викжелю относится больше, чем отрицательно“.

Действительно, с об'явлением нейтралитета опасность раскола ни на иоту не уменьшилась.

Так, об'единенное совещание представителей местных комитетов Управления ж. д. Петроградского узла, Сев.-Зап. железных дорог, Моск.-Виндаво-Рыбинской и Николаевской, 30-го октября вынесли следующее постановление:

> „1. Войти в Комитет Спасения Родины и Революции, как в учреждение, об'единяющее всю революционную демократию, кроме большевиков.
>
> 2. Считать уклончивую позицию, занятую Викжелем, недостойной великой организации, представителем которой он является.
>
> 3. Принимая во внимание, что пред'явленное Викжелем к Комитету Спасения Р. и Р. требование об организации государственной власти путем соглашения с большевиками, не соответствует интересам родины и революции, совещание предлагает Викжелю отказаться от этого требования и вступить в Комитет Спасения Родины и Революции.
>
> 4. Обратиться с воззванием ко всем железнодорожникам России оказать активную поддержку Всероссийскому Комитету Спасения Родины и Революции путем вступления в местные Комитеты Спасения Родины и Революции“.

Аналогичное отношение управленских служащих среднего и высшего административного персонала к об'явлению нейтралитета было на всех дорогах.

А общее собрание служащих Министерства Путей Сообщения, в связи с об'явлением нейтралитета, первым своим условием продолжения работы министерства под руководством Викжеля поставило ему в ультимативной форме требование „немедленного пересмотра его (Викжеля.—А. Т.) отношения к вопросу об организации власти и согласования этого отношения со взглядом Всероссийского Комитета Спасения Родины и Революции.

Когда Викжель не принял решения открытого согласования своей деятельности с деятельностью Комитета Спасения, служащие министерства об'явили забастовку против Викжеля. Последний принужден был отказаться от руководства Министерством Путей Сообщения, так как он

стоял пред еще большей опасностью раскола низов. Действительно, не менее решительно была настроена против позиции нейтралитета Викжеля пролетарская часть железнодорожников, причем она так же, как и управленские служащие, не ограничивалась протестами.

Так, общее собрание мастеровых и рабочих 1-го и 12-го участков Службы Тяги 31-го октября постановило:

„По всестороннем раз'яснении, признать деятельность главного дорожного комитета сторонником Викжеля, а тем самым и сторонником Керенского, вынести протест с предупреждением, если он в своей деятельности не станет на борьбу с войсками Керенского, то арестовать его".

„Некоторые лица на заседании, — докладывал делегат Николаевской жел. дор. на Московском совещании, — настаивали, что нужно принять позицию Викжеля и в этом только спасение родины от кровопролития. И рабочие мастерских их арестовали" [1]).

„В мастеровых и рабочих,—говорил на том же совещании представитель Московского узла,—мы видели силу, что если мы не примкнем к большевикам, то последует расправа с главными комитетами дорог. На некоторых дорогах была попытка мастеровых, сорганизовавшихся в Красную Гвардию, предпринять активные шаги к аресту и даже расстрелам. Известно это негласное, и ни на одной дороге такое постановление не состоялось".

Об'явление нейтралитета не произвело замирения на железных дорогах, не предупредило раскола, но, в то же время, оно окончательно лишило Викжель опоры и в мелкобуржуазной верхушке, и в пролетарской части железнодорожников, которые заняли резко враждебную позицию к нему—недоверия и неподчинения.

И только колеблющиеся полупролетарские и непривилегированные мелкобуржуазные слои железнодорожников, преимущественно в провинции и на линии, могли еще дать кое-какую, правда далеко непрочную, опору Викжелю в проведении политики нейтралитета.

Позиция нейтралитета, как средство прекратить гражданскую войну, заставить враждующие стороны пойти на соглашение, наиболее полно отражала взгляды и настроение этих слоев железнодорожников.

Значительно пополненные,—в результате войны,—деклассированной частью населения, они являлись типично-

[1]) Протоколы Московского Совещания главных дорожных комитетов 13—15-го ноября.

обывательской массой. Всего более они боялись обострения борьбы, которая жестоко била их, как работающих на транспорте. Они искали мирных, спокойных путей к осуществлению программы власти Советов. Вера в способность социалистов провести эту программу в жизнь таким путем вызывала у них искреннюю уверенность в правильности примиренченской политики.

Вот несколько выдержек из телеграмм, характеризующих отношение этих слоев железнодорожников к происходящей гражданской войне и к позиции Викжеля.

Общее собрание служащих и рабочих Тамбовского узла заявляло:

> „Изнуренные морально и физически партийной борьбой, спасение видим в прекращении партийной междуусобной борьбы; вместе с тем выражаем наше доверие органам Л. Н. Р. Ур. и Викжелю.“

Рабочие и мастеровые ст. Бологое Николаевской ж. д. требуют:

> „Немедленно прекратить гражданскую войну, придя к соглашению на платформе, предложенной Викжелем“, и заявляют: „Пусть вожди и руководители партий помнят, что все последствия разгоревшейся междуусобицы несет на своих плечах, главным образом, рабочий класс, которому так дорого приходится расплачиваться за непримиримую, безрассудную политическую борьбу своих вождей, и на этом настаиваем во имя сплочения и единства революционного фронта.“

А общее собрание служащих управления материальной службы Сев.-Западной жел. дор. заявляло, что

> „в тисках грядущей гражданской войны со всеми, сопровождающими ее, ужасами, разделяет в полной мере точку зрения Викжеля на переживаемые трагические события, выражающиеся в стремлении употребить все свои усилия к прекращению братоубийственной войны путем искреннего и свободного соглашения всех социалистических партий“.

Таково было отношение к об’явленному Викжелем нейтралитету со стороны отдельных групп железнодорожников.

Позиция нейтралитета была принята почти всеми местными органами союза. Для них, как и для Викжеля, нейтралитет являлся единственным выходом из той обстановки, которая сложилась внутри союза в Октябрьские

дни. Если судить по выступлениям представителей дорог на Московском совещании главных дорожных комитетов в ноябре, то подавляющее большинство последних присоединилось к позиции нейтралитета, об'явленного Викжелем. Лишь 4 главных дорожных комитета Риго-Орловской, Московско - Киево - Воронежской, Полесских и Рязано - Уральской жел. дорог высказались за политику поддержки Комитета Спасения. Из непредставленных на совещании на этой же позиции стояли дорожные комитеты Владикавказской и Закавказских жел. дорог. Представители главных дорожных комитетов Подольской, Северной, Николаевской и Сев.-Донецкой жел. дорог указывали, что они в Октябрьские дни поддерживали большевиков.

На двух дорогах—Самаро-Златоустовской и Курской—было разделение. Одна часть стояла за позицию Викжеля, другая—за поддержку большевиков.

Принятие Викжелем и его местными органами в качестве официальной позиции нейтралитета и платформы однородного социалистического правительства, еще не означало собой отказа от прежнего отрицательного отношения к выступлению большевиков.

Ликвидация Октябрьской революции была попрежнему для них основной политической задачей. Нейтралитет и политику соглашения Викжель неизменно стремился использовать против большевиков.

Об'ективно об'явление нейтралитета было направлено против содействия передвижению отрядов Красной Гвардии со стороны рабочих и депо. Заявление о неперевозке анти-большевистских войск, состоящих исключительно из казаков и частью ударников, не нуждалось в подтверждении. „Нейтралитет" в отношении их вполне обеспечивался активной пролетарской частью железнодорожников, которая с оружием в руках преграждала их продвижение. К тому же и полупролетарские массы железнодорожников были настроены ярко враждебно против казаков. Об'явление нейтралитета, поэтому, имело лишь смысл, как желание поставить в одинаковые условия и продвижение большевистских частей.

О том, что проведение нейтралитета фактически было направлено главным образом против большевиков, очень хорошо видно из выступления члена Викжеля Сенюшкина на Московском Совещании.

Оправдываясь от обвинения делегата Риго-Орловской жел. дор. в непропуске анти-советских войск, он говорил (буквально):

„Я могу сообщить только следующее: когда мы поставили вопрос армейскому комитету—уверены ли они, что войска не перейдут к большевикам, они отвечали, что нет, не уверены. Это во-первых, во-вторых, комитет остановил войска в ста двадцати верстах от Петрограда, боясь, что они перейдут на сторону большевиков, и, наконец, войска шли не по железным дорогам, а пешком (казаки наступали в походном порядке.—А. Т.). Значит, железные дороги не играли здесь никакой роли.

Пропускали только красногвардейцев, которые хотели прорваться силой".

Еще более ярко проявилась эта сторона нейтралитета, как мы увидим ниже, в угрозе Викжеля об'явить всеобщую политическую забастовку.

Правда, эс-эры и меньшевики обвиняли Викжель в обратном—в поддержке большевиков, но здесь было скорее чувство разочарования, недовольства отказом в открытой поддержке со стороны близкой по своим политическим взглядам массовой организации, чем беспристрастный учет невозможности для Викжеля действовать иначе в создавшейся обстановке.

Если в действительности Викжелю и не удалось об'явлением нейтралитета предотвратить передвижение отрядов Красной Гвардии, то в этом был всего менее повинен сам Викжель.

5. Угроза всеобщей железнодорожной забастовки.

Нейтралитет, как мы уже видели, не оправдал надежд на смягчение антагонизма внутри железнодорожников. Тем более, он должен был оказаться негодным инструментом для прекращения гражданской войны.

Обе враждебные стороны мало считались с нейтралитетом Викжеля, нарушая его всякий раз, если не путем добровольного соглашения, то силой.

К тому же в самой железнодорожной массе наиболее активные слои, как мы уже отмечали, решительно отказывались от проведения его.

Осуществление нейтралитета при этих условиях становилось делом весьма трудным. Тем более трудным, что те силы, на которые опирался Викжель в проведении нейтралитета, были слишком пассивны и с политической, и с классовой точки зрения.

На другой же день по об'явлении нейтралитета Викжель с полной очевидностью понял невозможность пре-

кратить гражданскую войну путем простого отказа перевозить войска.

Поэтому, Викжель решается использовать последнее средство—остановку железнодорожного движения.

29-го октября в 5 час. Викжель пред'явил враждующим сторонам ультиматум, что если к 12 часам ночи с 29-го на 30-ое октября не будут прекращены „боевые действия в Петрограде и в Москве, то последует остановка движения“. Член Викжеля, Стамо, сообщая Москве о решении об'явить всеобщую забастовку, указывал, что

> „об'явление ее вызвано необходимостью, с одной стороны, предотвратить опасность для наших товарищей железнодорожников, как они подвергались на Виндавском вокзале (при попытке не допустить отправку отрядов Красной Гвардии навстречу войскам Керенского. — А. Т.) и воздействовать на безумцев, которые подчас из-за личных интересов не желают останавливаться на компромиссном решении“.

Под „безумцами“ он разумел партии меньшевиков, эс-эров и Комитет Спасения, отказавшиеся принять платформу Викжеля.

На самом же деле угроза об'явления забастовки ни в какой степени не задевала Комитета Спасения.

Не случайно, что ультиматум об об'явлении забастовки произвел совершенно обратное впечатление на правую часть демократии, чем то, на которое расчитывали авторы. Вместо стремления пойти на компромисс, правая часть демократии (Центральные Комитеты партии эс-эров и меньшевиков), под влиянием угрозы всеобщей забастовки, поставила большевикам невыполнимые требования полной капитуляции, явно не боясь остановки движения.

По поводу этого „Новая Жизнь“, наивно недоумевая, писала:

> „И даже угроза железнодорожного союза об'явить всеобщую железнодорожную забастовку, даже эта угроза не могла их образумить“.

Угроза об'явления забастовки, напротив, всей тяжестью обращалась в сторону большевиков. Об'ективно всеобщую забастовку иначе нельзя расценивать, как попытку нанести удар новой власти.

К этому времени вполне определилось настроение солдатской массы. На призыв Керенского откликнулся лишь генерал Краснов с несколькими сотнями казаков. Нежелание сражаться, оказывать какую-либо поддержку Вре-

менному Правительству было всеобщим среди солдатской массы фронта. Те же части, которые так или иначе удалось снять с фронта и отправить под Петроград, не доезжая до него, узнав о цели своей поездки, решительно отказывались итти дальше. И даже казачьи части и те разлагались, не доходя до Петрограда.

„Тщетно,—пишет в своих воспоминаниях ген. Краснов,—справлялся по всем телеграфам Николаевской жел. дороги. Никаких эшелонов на помощь не шло" (П. Н. Краснов.—„На внутреннем фронте". Архив русской революции, изд. Г. В. Гессеном, том I, стр. 158).

Единственный вид помощи, который шел в изобилии и которым еще мог похвалиться Керенский, не получая ни одного солдата с фронта, это—„целые груды телеграмм, извещающих нас о приближении эшелонов" (А. Керенский.—„Издалека". Сборник статей 1920—1921 г.г., Париж стр. 217).

Насколько сильна была вера в приближающиеся эшелоны, свидетельствует тот же ген. Краснов. Приведя в своих воспоминаниях выдержку из приказа казакам, что

„необходимость выждать подхода обещанных сил вынуждает меня отойти к Гатчине", бравый генерал восклицает: „К чему я это писал? Разве для истории. В „обещанные силы" никто не верил" (там же, стр. 169).

Ко всему этому разложение коснулось и самого отряда Краснова, закончившееся, как известно, попыткой казаков выдать Керенского большевикам.

Вместе с тем, об'явление всеобщей железнодорожной забастовки совпало с моментом подавления выступления юнкеров, когда пала последняя надежда на движение против большевиков внутри Петрограда.

Ультиматум о перемирии, с угрозой остановить железнодорожное движение, в этих условиях об'ективно ничего иного не означал, как спасение от окончательного разгрома сил Керенского и юнкеров.

Не случайно, что и для Викжеля вопрос, в сущности, шел лишь о приостановке движения Петроградского узла.

На заявление Москвы об опасности всеобщей забастовки, Петроград, между прочим, отвечал:

„Во всяком случае это—мера, диктуемая, конечно, только отчаянием. При более спокойном деловом обсуждении в стачечном комитете, мы видим лишь настоятельную необходимость остановки Петроградского узла".

Поэтому, если об'явление нейтралитета было встречено отрицательно пролетарской частью железнодорожников, то проектируемая забастовка вызвала настоящий взрыв возмущения среди них.

Они иначе и не воспринимали угрозу забастовки, как стремление Викжеля поставить большевиков в затруднительное положение. Протесты их против организации забастовки подкреплялись каждый раз категорическим заявлением о недопущении ее силой.

Так, общее собрание железнодорожников ст. Петроград Балтийской линии Сев.-Западн. жел. дор. заявило:

„Всеми силами, имеющимися в нашем распоряжении, воспрепятствуем железнодорожной забастовке, от какой-бы она службы не исходила".

Так же протестовало общее собрание рабочих 1-го и 12-го участков службы тяги Северо-Западных ж. д.; в принятой ими резолюции говорилось:

„Протестуем против действий главного дорожного и районного комитетов, которые принимают распоряжения Викжеля по организации стачечных комитетов. Мы не допустим,—заявляло собрание, — никакой забастовки в данное время, исходящей от Викжеля, помимо желаний пролетариата всей России".

(„Правда" от 15-го ноября 1917 г. № 176).

А общее собрание служащих и рабочих 1-го и 9-го участков Николаевской ж. д.

„требовало немедленно препроводить в Военно-Революционный Комитет для личных об'яснений, от чьего имени Викжель об'являет железнодорожную забастовку. Мы настаиваем на том, чтобы забастовка была Викжелем немедленно отменена, и заявляем, что мы будем исполнять только приказания Военно-Революционного Комитета и С. Р. С. и Кр. Депутатов".

(„Правда" от 16-го ноября 1917 г. № 178).

Не менее энергично выступила пролетарская часть железнодорожников против подготовляемой забастовки в Москве, где путем агитации членов союза мастеровых и рабочих, организацией запасных бригад машинистов и др. мероприятий сделали остановку движения невозможной [1]).

[1]) Амосов — „Союз мастеровых и рабочих Московского узла". Сборник „От февраля к Октябрю", изд. „Новая Москва"—1923 г..

Вслед за Петроградом и Москвою высказывалась против забастовки также и провинция.

Но еще до выявления отношения масс к забастовке Викжель сам, испугавшись своего шага, отменяет ее в тот же день, не добившись своего требования.

Предлогом к отмене забастовки, как видно из телеграммы, явился для Викжеля созыв по его инициативе „совещания представителей враждующих сторон по вопросу о перемирии и образовании нового правительства“. Так, начав с требования прекратить боевые действия, Викжель примирился на созыве совещания по прекращению их.

И так, всякий раз, как только ставился вопрос об активном осуществлении нейтралитета, боязнь нового обострения гражданской войны на железных дорогах приводила Викжель и его местные органы к мнению, что лучше как нибудь перетерпеть, чем попасть из огня да в полымя.

Вот весьма яркая иллюстрация настроения Викжеля и его местных органов в связи с попытками активно проводить об'явленный нейтралитет.

Между Викжелем и главным дорожным комитетом Юго-Восточных ж. д. происходил следующий небезинтересный диалог:

— „Когда наша забастовка будет об'явлена?—спрашивал по прямому проводу главный дорожный комитет.

— Еще обсуждается, но не решена,—отвечал Викжель.

— Чего же вы ждете. Когда всех арестуют или головы оторвут?

— А что вы думаете с нами будет, если мы все забастуем,—парировал представитель Викжеля и успокаивал:

— Вопрос обсуждается. Возможно, она и будет. А каково у вас положение?

— Большевики властвуют. Казаки собираются приехать, подавить большевиков, вместе с ними может быть, ни за что ни про что и нам всыпят.

— Оказать всякое препятствие продвижению казаков, всеми мерами, которые вы находите подходящими: путем ли направления казачьих войск в другую сторону, путем ли задержания на одном месте, хотя бы по несколько часов, или даже разборкой рельс.

— Опасная игрушка, товарищ, разбирать рельсы в такое время. Вы знаете, что казаки могут оторвать голову не только нам, но и нашим семьям, особенно на линии, и вы хотите заставить подвергаться такой опасности своих товарищей. Единственной мерой предотвращения передвижения казаков считаем всеобщую забастовку, об'явленную от имени Викжеля, а не отдельной дороги. Этим слагается

ответственность с местных жителей, и вопрос становится общим для всех. Надо заботиться о безопасности своих железнодорожников в такой исключительный момент“ [1]).

Та же боязнь брать на себя ответственность за активное проведение нейтралитета проявилась и в отношениях между Викжелем и его Московским Бюро.

1-го ноября происходил между ними не менее характерный разговор — кто должен об'явить забастовку.

Москва заявляла, что:

— Ваше (т. е. Викжеля) предложение о том, чтобы на насилие над железнодорожниками отвечать забастовкой, не выдерживает никакой критики. Призыв к забастовке должен исходить из центра (т. е. от Викжеля из Петрограда).

Настаивая, чтобы все распоряжения исходили вполне официально от имени Викжеля, Москва здесь же приводила мотивы такой необходимости:

— Не позабудьте, что часть вокзалов находится в руках большевиков, не забудьте и того, что наше помещение рядом со штабом большевиков.

На вопрос Петрограда, о каком штабе большевиков идет речь, представитель Москвы отвечает:

— Я Вам говорю про 10-й район. рабоч. депутатов (ж.-д. район), который находится рядом с нами, где живут более тысячи человек красногвардейцев и солдат; всякие действия с нашей стороны могут быть парализованы и мы можем быть арестованы.

В заключение председатель Викжеля Малицкий давал Московскому Бюро, настаивавшему на передаче технического аппарата ж. д. в распоряжение Комитета Общественной Безопасности, в виду нарушения перемирия со стороны Военно-Революционного Комитета, следующий весьма характерный совет:

— Не падайте духом, имейте спокойствие. Мы его сохраняем только благодаря тому, что мы об'явили нейтралитет.

В приведенных двух разговорах с достаточной яркостью и полнотой проявился действительный смысл нейтралитета. Это позиция бессилия, пассивности перед лицом гражданской войны, позиция на смерть запуганного обывателя, боящегося стать, помимо воли, одним из действующих лиц развернувшихся событий. Действительно, достаточно было угрозы с той или с другой стороны, чтобы об'явленный так громко нейтралитет всякий раз превращался в пустую, никого и не к чему не обязывающую декларацию.

[1]) Сборник № 2. Истпрофтран.

„Несмотря на об'явленный Викжелем нейтралитет,— писал журнал „Жизнь железнодорожника“, — дело в сущности сводилось к тому,—где сила не применялась, там было нечто похожее на нейтралитет, а где перед глазами блистал конец штыка—„покорнейшие просьбы“ удовлетворялись“.

6. Политика соглашения и примирения.

После подавления юнкерского восстания в Петрограде 29-го октября и бесплодности попыток наступления казачьих войск, оппозиция Викжеля к Советской власти становится все более пассивной. От угроз об'явить забастовку Викжель переходит к чисто маклерской, посреднической роли между борющимися сторонами. Политика примирения, проводимая Викжелем, была продолжением его старой политики, но лишь в другой форме и другими методами. Различие заключалось только в том, что теперь он стремился ликвидировать власть Советов не путем открытой капитуляции большевиков, под давлением вооруженной силы или забастовок, а мирным путем, через политическую парламентскую борьбу.

Вхождением представителей социалистических партий и демократических организаций в ВЦИК и правительство Викжель надеялся создать условия для перехода к нормальному буржуазно-демократическому образу правления. Такой переход мыслился им через создание парламентского кризиса власти внутри ЦИК'а об'единенными силами правой демократии с левыми эс-эрами и колеблющейся частью большевиков.

Созванное вечером 29 октября по инициативе Викжеля совещание из представителей Центральных Комитетов социалистических партий большевиков и различных демократических организаций (Комитет Спасения Родины и Революции, Петроградская Дума, Всерос. ЦК Крестьянских Депутатов) было именно такой попыткой ликвидации большевистского движения мирным путем.

Совещание, продолжавшееся в течение 9 дней, занималось исключительно разрешением двух вопросов: о составе органа, перед которым должно быть ответственно правительство, и о составе последнего.

Совещание предполагало создать Временный Народный Совет, нечто вроде предпарламента, существовавшего до переворота. При этом совещание стремилось построить этот контролирующий орган не на основе действительного реального соотношения сил в стране, а на основе старого

соотношения сил, как оно было до переворота, лишь с незначительным изменением влево.

Количественное соотношение представительства демократических организаций в проектировавшемся „Народном Совете“ по предположениям Совещания и большевиков было следующим:

	По решению Совещания.	По решению ВЦИК.
От ЦИК С. Р. и С. Д.	100	150
„ ЦИК Сов. и Кр. Депутатов . .	25	—
„ Губ. Советов Крест. Депутатов	75	75
„ Петроградской и Моск. Думы .	100	—
„ Соц. части Петр. Думы	—	80
„ фронт. армейских комитетов .	80	80
„ профес. союзов	20	25
„ Викжеля	15	10
„ почтово-телеграфного союза .	5	5
Всего	420	425

Причем по варианту Совещания в число членов от ЦИК'а должны были войти и представители от старого ЦИК'а по соглашению между обоими. Таким образом, из 240 членов контролирующего органа на долю ЦИК С. Р. и С. Д. по проекту Совещания приходилось не более $^{1}/_{5}$ мест.

При таком количественном соотношении представительства, явно умалялось значение Советов, как стержня новой власти. Этим решением Совещание сводило вопрос не к пополнению ЦИК'а ушедшими или отсутствующими частями так называемой демократии, на чем категорически настаивали большевики, а к замене власти Советов властью нового предпарламента.

К тому же, не предоставляя пропорционально значительного представительства армейским комитетам, Исполнительному Комитету Крестьянских Депутатов и Викжелю, избранным в большинстве до корниловского выступления и не отражавшим уже настроение масс, Совещание сохраняло большинство в „Народном Совете“ за соц.-рев., с.-д. меньшевиками и другими правыми социалистическими партиями.

Большевики решительно возражали против такого проекта Совещания. Для них вопрос стоял не только о численном соотношении, но также и принципиально. Они не могли отказаться от власти Советов, от того, что Со-

веты должны являться единственным источником новой власти. Поэтому, в частности, они стояли за полное отклонение представительства в ЦИК от Московской и Петроградской Думы, как организаций, не входящих в состав Советов, а также и потому, что этим в сущности отходным путем, контрабандой в контролирующий орган протаскивались цензовые буржуазные элементы. И лишь под давлением левых эс-эров и отчасти собственно и правой оппозиции они пошли на уступку, согласившись на представительство социалистической части Петроградской Думы. Большевики настаивали на ответственности правительства не перед новым „Предпарламентом—Народным Советом“, предложенным Совещанием, а исключительно перед ВЦИК'ом, пополненным представительством партии ушедших со II-го с'езда Советов и непредставленных еще в нем других демократических организаций, но при условии сохранения большинства в нем за партией большевиков.

По вопросу о составе самого правительства, они также настаивали по крайней мере на половине мест за собой.

Предварительным условием для такого соглашения партия большевиков считала принятие декрета о земле, мире и рабочем контроле над производством и признавала для себя возможным соглашение лишь с теми партиями, которые признают указанные декреты, — иными словами, принимают Октябрьскую революцию. Совещание же в своих работах старательно обходило вопрос о программе будущего правительства. Косвенно, путем отказа ввести в правительство персонально В. И. Ленина, олицетворявшего Октябрьский переворот, оно высказывалось против этой программы.

В свою очередь, Совещание выдвигало в ультимативной форме требование отмены террора, исключительных судов, восстановления свободы печати и вообще всех политических свобод и т. д., как предварительные условия соглашения.

В неустойчивой политической и военной обстановке первых дней переворота обе стороны чуть ли не каждый день или выдвигали новые предварительные условия соглашения, или снимали выдвинутые еще накануне в ультимативной форме требования. При этом Викжель каждый раз за малым исключением солидаризировался с правой частью Совещания,—касалось ли это вопроса о конструкции власти, о программе нового правительства или предварительных условий соглашения. Так было и в вопросе о перемирии, и в вопросе относительно отмены террора и исключительных судов, и в вопросе восстановления свободы печати и т. д. В вопросах программы Викжель так же, как и вся

правая часть Совещания, не считал приемлемым для себя принятие трех декретов. Самое большое, на что он шел, было формулировано им на Московском Совещании главных дорожных комитетах 13-го ноября, где подводились итоги политики Викжеля в октябрьские дни. Здесь ближайшие задачи правительства были сформулированы им в следующем виде:

> „Скорейший созыв Учредительного Собрания — единственно полноправного представителя всей России, передача земли земельным комитетам, принятие мер к скорейшему заключению всеми воюющими странами демократического мира".

При таких коренных расхождениях в вопросах конструкции власти и программы, бесплодность переговоров была очевидной, так как слишком диаметрально противоположные взгляды на государственный строй отстаивали враждебные стороны. Примирить сторонников диктатуры пролетариата, Советского строя с сторонниками буржуазно-демократического парламентаризма было невозможно, так как они исключали друг друга.

Обе враждебные стороны и не принимали переговоры всерьез.

Правые эс-эры и меньшевики рассматривали их, как выигрыш времени для усиления и мобилизации своих сил. Основную задачу своего участия в Совещании они видели в том, чтобы добиться временного перемирия, которое предупредило бы окончательный разгром сил Керенского.

Об этом свидетельствует ген. Краснов, один из главных участников похода Керенского на Петроград. В своих воспоминаниях он пишет:

> „Перемирие было необходимо, чтобы выиграть время,—если за это время к нам подойдет хотя один баталион свежих войск, мы продержимся с боем... Решено было войти в переговоры о перемирии с „Викжелем". Против этого был только Савинков. („Архив русской революции", издаваемый Гессеном, т. 8, стр. 171).

А представитель на совещании от Петроградской Думы Ан—ский в своих воспоминаниях прямо указывает на то, что эс-эры и меньшевики действовали по директивам Керенского.

> „Меньшевики, — пишет он, — выдвинули вопрос о перемирии. Эс-эровские делегаты поддержали предложение меньшевиков, заявляя, что Центральный Комитет

эс-эров получил от Керенского телеграмму, уполномачивающую ЦК заключить с большевиками мир или перемирие на условиях, которые ЦК найдет подходящими. Он, Керенский, выполнит все обязательства, которые будут на него возложены Центральным Комитетом“ („Архив Русской революции“, т. 8, стр. 49).

Представители большевиков очень хорошо понимали смысл этого „миролюбия“ Совещания, настаивавшего на об'явлении немедленного перемирия.

„Заключить теперь перемирие, — говорил Каменев на одном из заседаний Совещания,—значит дать Керенскому возможность сорганизовать новую армию“ („Архив русской революции“ т. 8 стр., 49).

Также смотрели на переговоры и большевики, при чем враждебная сторона также хорошо видела, какое значение придавали большевики своему участию в переговорах.

„Нам, представителям антибольшевистской партии, — пишет тот же Ан—ский в своих воспоминаниях, — все яснее становилось, что большевики явились на совещание... главным образом, для того, чтобы выиграть время, выждав, между тем, результаты сражения под Петроградом и в Москве“.

Именно на такой характер участия большевиков в переговорах категорически указывал В. И. Ленин на заседании ЦК партии 1-го ноября, говоря,

„что переговоры должны быть, как дипломатическое прикрытие военных действий“ („Пролетарская Революция“ № 10, стр. 468, 1922 г.).

И лишь Викжель и так называемые примиренческие течения (с.-д. интернационалисты левые соц.-рев., меньшевики-интернационалисты и др.) и отчасти правая оппозиция в партии большевиков смотрела серьезно на переговоры, ожидая от них действительного соглашения партии и возможности создания однородного социалистического правительства от н. с. до большевиков.

А обе враждебные стороны ставили исход переговоров всецело в зависимость от побед и поражения на фронтах гражданской войны и политических настроений масс.

Поэтому, позиция обоих сторон в различные моменты была различной, в зависимости от оценки своих шансов.

Пока были надежды на подавление выступления большевиков наступавшими войсками Керенского и юнкерскими и казачьими частями в Петрограде, меньшевики и эс-эры и слышать не хотели о соглашении, выдвигая требование полной капитуляции большевиков.

Так, на первом заседании Совещания 29-го октября, после угрозы Викжеля об'явить забастовку, меньшевики совместно с соц.-рев. предложили следующую резолюцию, в которой, между прочим, говорилось:

> 1) „В целях прекращения братоубийственной бойни, все воинские части Петрограда поступают в распоряжение Городской Думы и употребляются исключительно для охранения порядка, предотвращения погромов, грабежей и насилий; 2) большевики призывают рабочих отказаться от вооруженной борьбы; 3) они выпускают воззвание против самосудов и расправ; 4) члены Временного Правительства и „заложники“ освобождаются из тюрем; 5) военно-революционный комитет распускается, Керенский, вступая в город, отказывается от каких бы то ни было репрессий; 6) рабочие кварталы, поставленные на военную ногу, ни в коем случае не занимаются войсками Керенского.
>
> Вместе с тем, стороны вступают с Керенским в переговоры об образовании делового правительства, с подбором подходящих лиц, но без цензовых элементов (не правее н. с.), а также без представителей партии большевиков“.

(„Рабочая газета“ № 200 от 1/XI—1921 г.).

После же подавления юнкерского восстания в Петрограде и отступления войск Керенского, они особенно решительно настаивали на перемирии и соглашении. То же самое было и с позицией большевиков. Когда исход боев на Гатчинском фронте не был еще достаточно выяснен, большевики шли на самые серьезные уступки, принимая платформу Викжеля. Когда же военный перевес стал переходить на их сторону, они решительно отказывались от каких либо уступок. И только давление позиции левых эс-эров и собственной оппозиции внутри себя заставляло большевиков еще вести переговоры, не делая при этом уступок по существу своей политики. При таких условиях соглашение и не могло стать на реальную почву.

Бесплодность переговоров выяснилась через каких нибудь 4—5 дней.

6-го ноября Викжелю пришлось на заседании совещания констатировать, что соглашение не состоялось и что Викжель не может дать гарантии в том, что он в дальнейшем будет продолжать вести переговоры. Так кончилась попытка Викжеля примирить непримиримое.

7. Викжель и массы после Октябрьских дней.

В результате своей политики в дни Октябрьского переворота Викжель переживал тот же процесс отрыва от масс, как и другие руководящие организации—ВЦИК старого состава, Общеармейский Комитет, Исполнительный Комитет Совета Крестьянских Депутатов и т. д. Это происходило в силу быстрого полевения масс, в то время, как сам Викжель и главные дорожные комитеты, избранные в большинстве случаев до корниловского выступления, отражали своей политикой уже отжившее соотношение партийных сил и настроений среди железнодорожников. Из данных о времени избрания главных дорожных комитетов по анкетам Московского совещания, видно, что на 10 дорогах они были избраны до июльских дней, на 7—до выступления ген. Корнилова и лишь на 10 дорогах—в сентябре и в первой половине октября, причем в последнюю группу входили дороги второстепенного значения и постройки. Правда, отрыв Викжеля от масс был менее значителен, чем у других руководящих органов, в силу преобладания мелкобуржуазных элементов среди железнодорожников. Поэтому, он еще мог играть роль и значение в политической жизни страны, опираясь на эти неопределившиеся еще неустойчивые слои.

Но все же большинство железнодорожников, и главным образом, рабочие депо и мастерских уже с первых дней переворота, как мы видели, стали по отношению к Викжелю в позицию недоверия и неподчинения. Еще 31-го октября на заседании Петроградского Совета представитель ст. Рыбинск сообщал, что железнодорожные рабочие и служащие „отправили в Петроград специальную делегацию для контроля над деятельностью Викжеля“ („Правда“ от 17-го ноября 1917 г. за № 180); после октябрьских дней позиция недоверия вылилась в форму массовых требований переизбрания Викжеля. 3-го ноября общее собрание рабочих и служащих Харьковского узла постановило „переизбрать своих прелставителей в Викжеле“ (Досева—беспартийного и Кривошеина — соц.-рев.). А общее собрание рабочих

8 участка Тяги Николаевской ж. д. в количестве 700 человек постановило:

„Ввиду того, что Викжель стал на явно контрреволюционную точку, не признавать его, как высший орган железнодорожной демократии“ и вместе с тем решило: „никаких процентов (отчисление 1% по уставу союза—А. Т.), в пользу Всероссийского Железнодорожного Союза впредь до полной реорганизации его не отчислять“.

(Изв. ЦИК'а Петроградского Сов. Раб. и Солдатск. Депутатов № 238 от 28 ноября 1917 г.).

Требуют переизбрания Викжеля также рабочие 5 уч. Службы Тяги ст. Москва-Нижегородская.

„Викжель,—говорится в их резолюции,—как идущий против Советов Крестьянских, Рабочих и Солдатских Депутатов, должен быть немедленно переизбран.

В настоящее время мы отказываемся считать его нашим представительным органом и командируем двух представителей для текущей работы („Социал-Демократ“ № 216—1917 г.).

Наряду с требованием переизбрания Викжеля, массы вносят резолюцию о переизбрании также и главных дорожных комитетов. Так, на с'езде председателей местных комитетов Рязано-Уральской ж. д. в ноябре представитель от мастерских Саратовского узла заявил от имени узловых комитетов, что в виду

„контр-революционного восстания требуют экстренного созыва депутатского собрания для переизбрания всего главного комитета“.

А общее собрание рабочих и паровозных бригад 1-го участка Службы Тяги и Пути Моск.-Виндаво-Рыбинской ж. д., заслушав доклад по текущему моменту и о поведении комиссара Моск.-Винд.-Рыбин. ж. д. Сергеева, который пропускал телеграммы Керенского, требует

„немедленного отстранения Сергеева от исполнения должности комиссара, а вместе с тем, всего состава главного дорожного комитета. — Все распоряжения, исходящие за подписью бывших членов Г. Д. К., считать недействительными“.

На Курской ж. д. рабочие просто арестовали членов дорожного комитета.

Весь ноябрь и декабрь месяцы заполнены такого рода требованиями о переизбрании Викжеля и главных дорож-

ных комитетов, отказом подчиняться их руководству, созданием параллельных комитетов, насильственными арестами членов комитетов и т. д. Это движение масс приняло настолько значительные размеры, что 13-го ноября Викжель рассылает специальную телеграмму, что беспрекословное подчинение всем постановлениям союза, без чего невозможна внутренняя дисциплина в союзе, в настоящий момент обязательно и что

> „никакие заявления отдельных лиц и групп о выходе из союза исполнению не подлежат; упорствующие должны быть переданы дисциплинарному суду". (Телеграмма № 3182 от 13/XI—1917 г.).

Но, как мы уже видели, эта угроза не подействовала на массы. И прав был делегат Московско-Киево-Воронежской дороги, который должен был признаться на Московском Совещании:

> „Мы старые железнодорожники, умевшие вести за собою массы, не можем теперь их вести. Я участник революции 1905 года,—мы тогда умели вести за собою массы, сегодня мы этого не в силах сделать".

Таков был итог всей политики Викжеля в дни Октябрьского переворота.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ.

Борьба за Советскую власть на ж. д.

Выявившееся недовольство масс занимаемой Викжелем позиции и массовые требования поддержки ЦИК'а и Совнаркома заставили его снова поставить вопрос об отношении к Советской власти.

Московское Совещание главных дорожных комитетов признало необходимым остаться на прежней, старой позиции Викжеля непризнания Советской власти. Оно же постановило войти Викжелю в ЦИК, при условии вхождения туда прочих социалистических партий и демократических организаций. Смысл, который вкладывался Совещанием в решение войти в ЦИК, с большой откровенностью проболтал в своем докладе одним из членов Викжеля. Он говорил:

„Возникает еще вопрос о целесообразности нашего вхождения в ЦИК. В настоящий момент выясняется, что при некоторых обстоятельствах и при условии нашего вхождения в ЦИК вероятно будет ликвидация правительства... Вхождением в ЦИК мы думаем совместно с левыми эс-эрами повлиять на Совет Народных Комиссаров вывести Ленина и Троцкого из политической комбинации правительства и, тем самым, перейти к нормальному методу управления страной".

Слияние ЦИК'а с Советом Крестьянских Депутатов явилось поводом для решения Викжеля войти в ЦИК и заявить формально о признании им власти Советов. Но, войдя в ЦИК, Викжель стремился воспользоваться каждым случаем, чтобы выступать с протестом против политики Советской власти (протест против роспуска Петроградской Городской Думы, действий Главковерха Крыленко в ставке и т. д.), стремясь создать внутри ЦИК'а оппозицию большевикам. Та же политика формального признания Со-

ветской власти с противодействием ей на деле проводилась Викжелем и в отношении распространения власти Советов на железных дорогах.

Большевики, в свою очередь, открыто выступали против Викжеля. Еще в самый разгар переговоров о соглашении в октябре, В. И. Ленин, со свойственной ему решительностью, высказался за необходимость открытой борьбы с Викжелем. На заседании ЦК партии 1-го ноября он говорил:

„Викжель не имеет опоры в массах... Викжелю было предложено доставить войска в Москву, он отказал. Мы должны аппелировать к массам и они его сбросят".

Вся политика большевиков в отношении Викжеля стояла в соответствии с этим высказанным взглядом. Все усилия были направлены на то, чтобы опереться на низы, чтобы вместе с ними преодолеть саботаж чиновничьих слоев железнодорожников и аристократические претензии эс-эро-меньшевистских руководителей союза на руководство и управление железными дорогами. И в этой борьбе за распространение власти Советов на железных дорогах большевики нашли широкую поддержку в пролетарских и полупролетарских слоях рабочих и служащих. Захват пролетарской частью железнодорожников управления и власти на ж. д. встретил решительное противодействие со стороны мелкобуржуазных чиновничьих слоев. Забастовка, отказ работать, саботаж—были обычным ответом с их стороны на захват власти на железных дорогах Советами. Районные и главные комитеты, руководствуясь директивами Викжеля, также противодействовали этому движению масс, фактически создавая этим единый фронт с мелко-буржуазными верхушками администрации в борьбе против власти Советов на железных дорогах. В результате борьба провела глубокую трещину между „верхами" и „низами".

Политикой противопоставления низов руководящим органам союза большевики подготовили мобилизацию пролетарских сил против реакционных мелкобуржуазных элементов железнодорожников, руководимых Викжелем и его местными органами.

Всероссийский Учредительный С'езд мастеровых и рабочих, созванный в декабре усилиями партии большевиков, организационно оформил это об'единение пролетарских сил.

Всероссийский Чрезвычайный С'езд, происходивший непосредственно после с'езда мастеровых и рабочих, подвел

итог десятимесячной борьбе пролетарских и мелкобуржуазных тенденций внутри железнодорожников.

Раскол, происшедший на с'езде, знаменовал собой ликвидацию политики Викжеля и переход руководящей роли и влияния в движении от мелкобуржуазных верхушек к пролетарскому ядру железнодорожников—рабочим депо и мастерских. Теперь Советская власть имела крепкую пролетарскую основу для своего распространения на железных дорогах.

Оглавление.